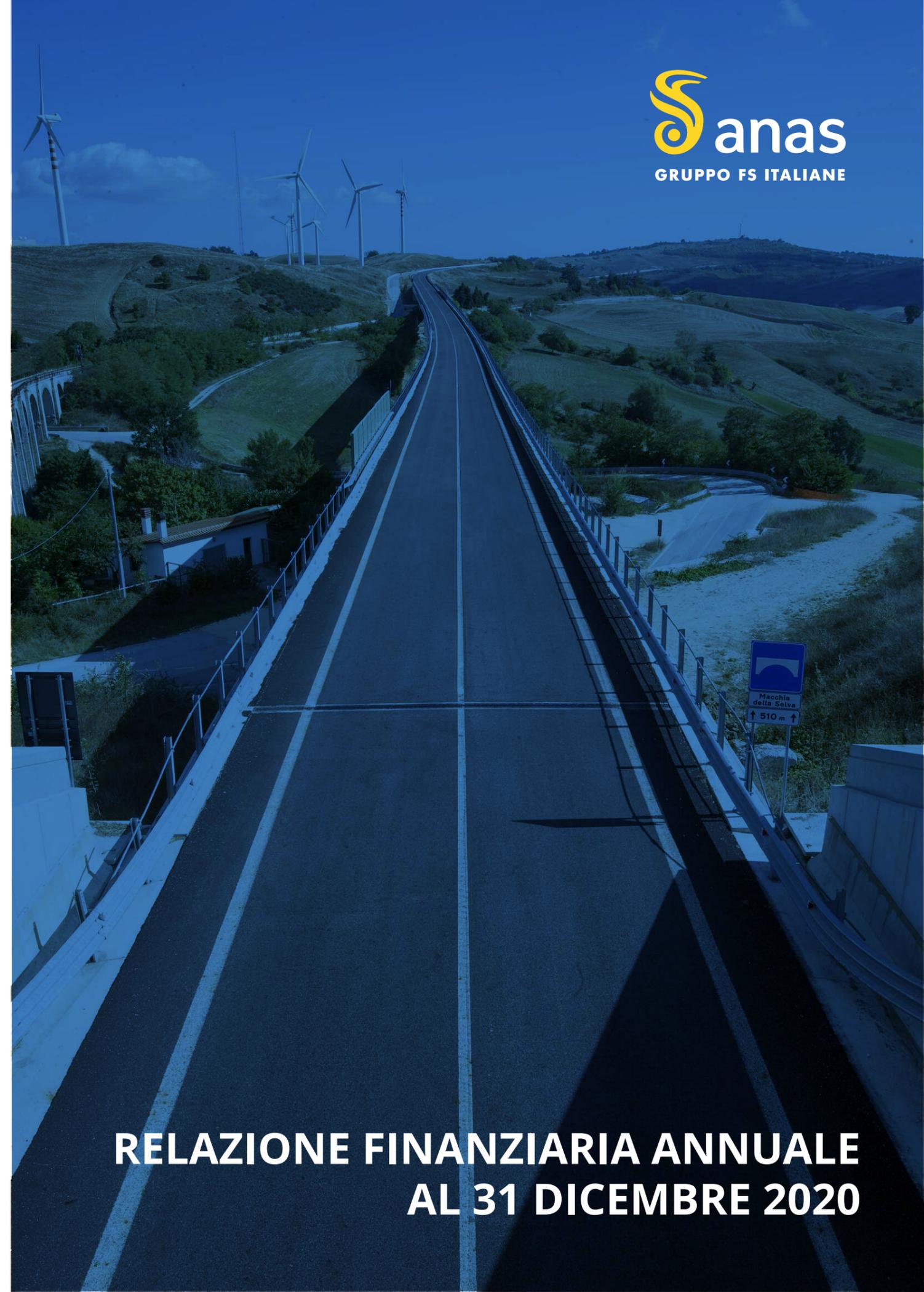




BILANCIO 2020



**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2020**

Anas S.p.A. Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Società con socio unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e concessionaria ai sensi del D.L. 138/2002 (convertito con L. 178/2002)

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 29.134,144 chilometri di strade statali e di autostrade, compresi svincoli e complanari.

Per garantire maggiore continuità territoriale è stato avviato il recupero di circa 6.250 km di strade regionali e provinciali, così da portare la nostra rete fino a oltre 30.000 km. Il piano "Rientro Strade" avviato nel corso del precedente esercizio di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria ha l'obiettivo di garantire la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale che 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.

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione*:

Presidente	Dott. Claudio Andrea Gemme
Amministratore Delegato**	Ing. Massimo Simonini
Consigliere	Arch. Ivo Roberto Cassetta
Consigliere	Aw. Antonella D'Andrea

Collegio Sindacale***:

Presidente	Dott.ssa Antonella Bientinesi
Sindaco effettivo	Dott. Paolo Castaldi
Sindaco effettivo	Dott. Alessandro Zandarin
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*****

EY S.p.A.

* Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 21 dicembre 2018 per gli esercizi 2018-2019-2020. Con decorrenza dal 7 gennaio 2021 il Consigliere di Amministrazione, Dott.ssa Vera Fiorani, ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica. Il Consiglio di Amministrazione si compone, pertanto, allo stato di quattro componenti, non essendosi ancora proceduto alla sostituzione del Consigliere dimissionario.

** Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 21 dicembre 2018 che ha, altresì, attribuito all'Ing. Massimo Simonini il ruolo di Direttore Generale della Società.

*** Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 1 agosto del 2019 per gli esercizi 2019-2020-2021.

**** Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 19 luglio 2018 ed in carica fino all'approvazione del Bilancio al 31.12.2020.

***** Incarico conferito dall'Assemblea degli Azionisti del 1 agosto 2019 per gli esercizi 2019-2020-2021.

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

Magistrato delegato al controllo

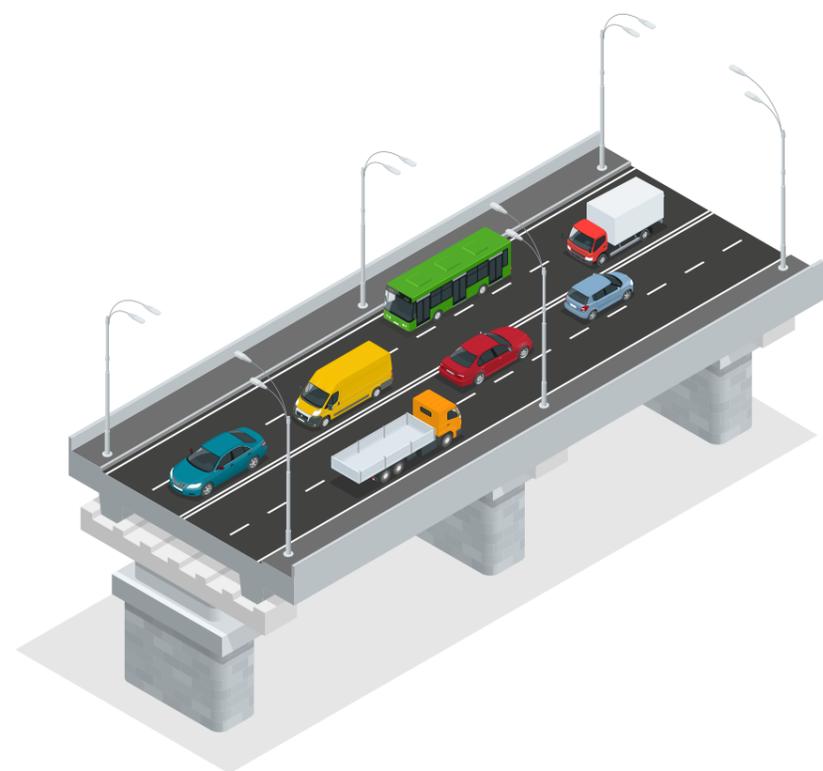
Dott. **Pino Zingale**

Delegato sostituto al controllo

Dott. **Marco Scognamiglio**

L'assegnazione delle funzioni di Delegato titolare al controllo sulla gestione finanziaria di Anas al Presidente di sezione Dott. Pino Zingale è stata comunicata dalla Corte dei Conti in data 4.6.2018.

L'assegnazione delle funzioni di Delegato sostituto al controllo sulla gestione finanziaria di Anas al Dott. Marco Scognamiglio è stata comunicata dalla Corte dei Conti in data 1.2.2019.



INDICE

	pag.
MISSIONE DELLA SOCIETÀ	6
ORGANI SOCIALI	7
INDICE	9
LETTERA DEL PRESIDENTE	10
ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	14
RELAZIONE SULLA GESTIONE	16
LEGENDA E GLOSSARIO	18
EMERGENZA COVID-19	20
PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2020	22
PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO	23
RISORSE UMANE	25
AMBIENTE	38
CLIENTI	40
QUADRO MACROECONOMICO	45
RAPPORTI CON LO STATO E ALTRI ENTI LOCALI	49
FONDI EUROPEI E PER LA COESIONE	54
ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	62
FATTORI DI RISCHIO	66
INVESTIMENTI	71
ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO	84
ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO	100
EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA	106
ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE	111
AZIONI PROPRIE	134
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	134
ALTRE INFORMAZIONI	136
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	139
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2020	142
PROSPETTI CONTABILI	144
NOTE AL BILANCIO	150

LETTERA DEL PRESIDENTE



Cari Azionisti,

il 2020 è stato un anno di sfide importanti, forse uno dei più complessi per Anas e per il Paese dal dopoguerra a oggi. Con la crisi pandemica siamo stati chiamati a prendere importanti decisioni per garantire la salute della nostra azienda, continuando a costruire, mantenere, innovare e rendere sostenibile le rete stradale e autostradale. Grazie all'impegno e alla forza di volontà del corpo aziendale, abbiamo continuato a lavorare fornendo un servizio prezioso al Paese. Siamo stati chiamati, insieme alla capo Gruppo FS Italiane, ad agire con ancora maggior prontezza e risoluzione per dare un contributo concreto al rilancio dell'economia, duramente provata dalla pandemia. In questo senso i risultati ottenuti nel corso dell'esercizio in esame rappresentano tutto l'impegno dedicato da Anas nel fornire la miglior risposta alle esigenze del Paese.

Per effetto dell'entrata a regime della nuova organizzazione aziendale centrale e periferica, varata nel 2019, la produzione complessiva è salita a 1,4 miliardi di euro, registrando un aumento del 24% sul 2019. Tenuto conto anche di quasi 500 milioni di anticipi, il valore complessivo degli investimenti è pari a 1,9 miliardi di euro.

A causa di un evento straordinario, non riconducibile alla gestione operativa di Anas, il bilancio 2020 rileva una perdita di 169 milioni di euro. In assenza di tale fenomeno il bilancio di Anas avrebbe chiuso in utile, in linea con gli obiettivi e il percorso sviluppato in questi anni dall'azienda e con la capacità strutturale che Anas ha di generare reddito tramite la gestione caratteristica (MOL positivo di 168 milioni di euro con un incremento di 40 milioni di euro rispetto allo scorso anno). L'evento, estraneo alla gestione Anas, fa riferimento alla complessa situazione creditoria con la società Strada dei Parchi (affidataria della concessione di gestione, completamento e adeguamento delle Autostrade A24 e A25) che, come noto, oltre ad aver beneficiato negli ultimi anni dei posticipi, a seguito di prov-

vedimenti governativi, della scadenza dei ratei concessori annui dal 2015 al 2018 alla fine della concessione non ha, ad oggi, provveduto al pagamento della rata 2019, scaduta a marzo 2020, tutto ciò, in assenza di una forma di garanzia da parte del ministero concedente MIT, ha comportato per Anas un accantonamento a fondo svalutazione crediti per oltre 174 milioni di euro.

In particolare la produzione relativa alla Manutenzione Programmata si è attestata a 800 milioni, registrando un aumento del 20% sull'anno precedente; nel corso dell'anno sono stati aperti 775 cantieri per un valore di investimento pari a 1,5 miliardi di euro.

La produzione delle Nuove Opere, comprensiva degli importi derivanti dalla risoluzione riserve e transazioni, ha raggiunto un valore di oltre 600 milioni con un aumento del 29%; nel corso del 2020 sono stati aperti 13 cantieri per un valore d'investimento pari a 1,4 miliardi di euro.

La riorganizzazione aziendale ha generato impatti positivi anche sui valori relativi alle gare bandite nel 2020 che hanno raggiunto un valore pari 6,4 miliardi, con un aumento del 36% rispetto al 2019; le gare aggiudicate pari a un valore di 4,4 miliardi di euro, hanno segnato un aumento del 110% e le gare stipulate nel 2020 per 2,6 miliardi, un +23% sul 2019.

L'entrata a pieno regime del reingegnerizzato processo di sorveglianza delle opere d'arte ha permesso all'azienda di effettuare oltre 8.600 ispezioni principali su ponti e viadotti, registrando un aumento del 123% sull'anno precedente. Il risultato è ancora più significativo a fronte dell'importante crescita di opere d'arte gestite per effetto del rientro strade. È stato inoltre avviato il progetto per il monitoraggio strumentale di ponti e viadotti, con l'obiettivo di effettuare, tramite sensori, misurazioni in continuo delle caratteristiche dinamiche delle opere per individuare eventuali variazioni del comportamento strutturale. I sensori integreranno le periodiche attività di sorveglianza eseguite dai tecnici Anas.

L'impegno manutentivo e di monitoraggio delle opere d'arte ha riguardato, come detto, anche i 3.500 Km di strade regionali e provinciali rientrati sotto la gestione di Anas. Abbiamo inoltre avviato l'iter per la riclassificazione di ulteriori 3.700 km di rete per la Regione Lombardia, Veneto, Piemonte, Emilia Romagna e Toscana. Nella maggior parte dei casi si tratta di strade che richiedono interventi urgenti.

Sotto il profilo dell'integrazione nel Gruppo FS Italiane, Anas sta uniformando le procedure e le compliance allineandosi alle migliori pratiche della Capo Gruppo. Nel 2020 è stato costituito un gruppo interno Anas con l'obiettivo di individuare le migliori sinergie che rappresentano un elemento chiave di creazione di valore; in questo ambito sono stati individuati circa 50 progetti che saranno sottoposti ad analisi al gruppo intersocietario Anas-Gruppo FS che sarà costituito nel 2021.

È proseguito l'impegno dell'azienda sull'innovazione tecnologica e sulle sue applicazioni infrastrutturali. Il progetto Smart Road Anas, con grande anticipo in Europa e in linea con gli indirizzi ricevuti dal Ministero delle Infrastrutture, è entrato nella fase operativa. Abbiamo dotato la strada statale 51 "di Alemagna", nella tratta tra il comune di Ponte nelle Alpi e il passo Cimabanche, delle infrastrutture

tecnologiche per avviare la prima sperimentazione sulla Smart Mobility, in occasione dei mondiali di sci a Cortina. Proseguono i lavori della prima fase anche sulle principali arterie della rete Anas per un investimento complessivo di 250 milioni di euro. Il programma Anas, orientato al miglioramento della sicurezza stradale e a rendere più efficienti i flussi di traffico, si basa su una complessa piattaforma digitale che si articola sulla rete stradale come un 'sistema nervoso' con il supporto delle tecnologie quali IoT (Internet of Things), AI (Artificial Intelligence), Big Data e sensoristica avanzata attraverso lo sviluppo della rete di banda ultra larga nazionale. L'obiettivo è dotare il Paese di una rete stradale efficiente, in progressivo miglioramento e aperta alle nuove sfide del futuro: dall'alimentazione elettrica alla guida assistita e, in futuro, alla guida autonoma. L'implementazione di 'strade intelligenti' sarà sostenuta dall'infrastrutturazione delle strade con reti in fibra ottica. Si tratta di un passaggio epocale, dalla strada vista come mera opera civile di asfalto e cemento alla strada intelligente, digitale, interconnessa e intermodale. L'obiettivo finale è quello di contribuire al miglioramento della qualità della vita e dei territori ai quali si rivolgono i propri servizi, sviluppando infrastrutture integrate ed efficienti.

Il progetto Smart Road è un capitolo importante dell'impegno Anas nell'accogliere le sfide poste dalla Sostenibilità, entrata a far parte delle strategie aziendali come motore di un processo di miglioramento continuo, che garantisce risultati duraturi nel tempo e consente di raggiungere gli obiettivi di un armonico sviluppo infrastrutturale del Paese, rispondente pienamente alle esigenze fondamentali di un basso impatto ambientale e di un forte coinvolgimento delle comunità territoriali. Siamo impegnati nel perseguimento di uno sviluppo sostenibile, con iniziative di valorizzazione del territorio, dell'ambiente e dei beni archeologici e promuovendo un processo sistematico di stakeholder engagement che coinvolge l'intero ciclo di realizzazione, gestione e manutenzione delle infrastrutture e delle opere stradali, nella consapevolezza che il dialogo, la comprensione dei bisogni e la condivisione degli obiettivi sono strumenti attraverso i quali creare valore reciproco.

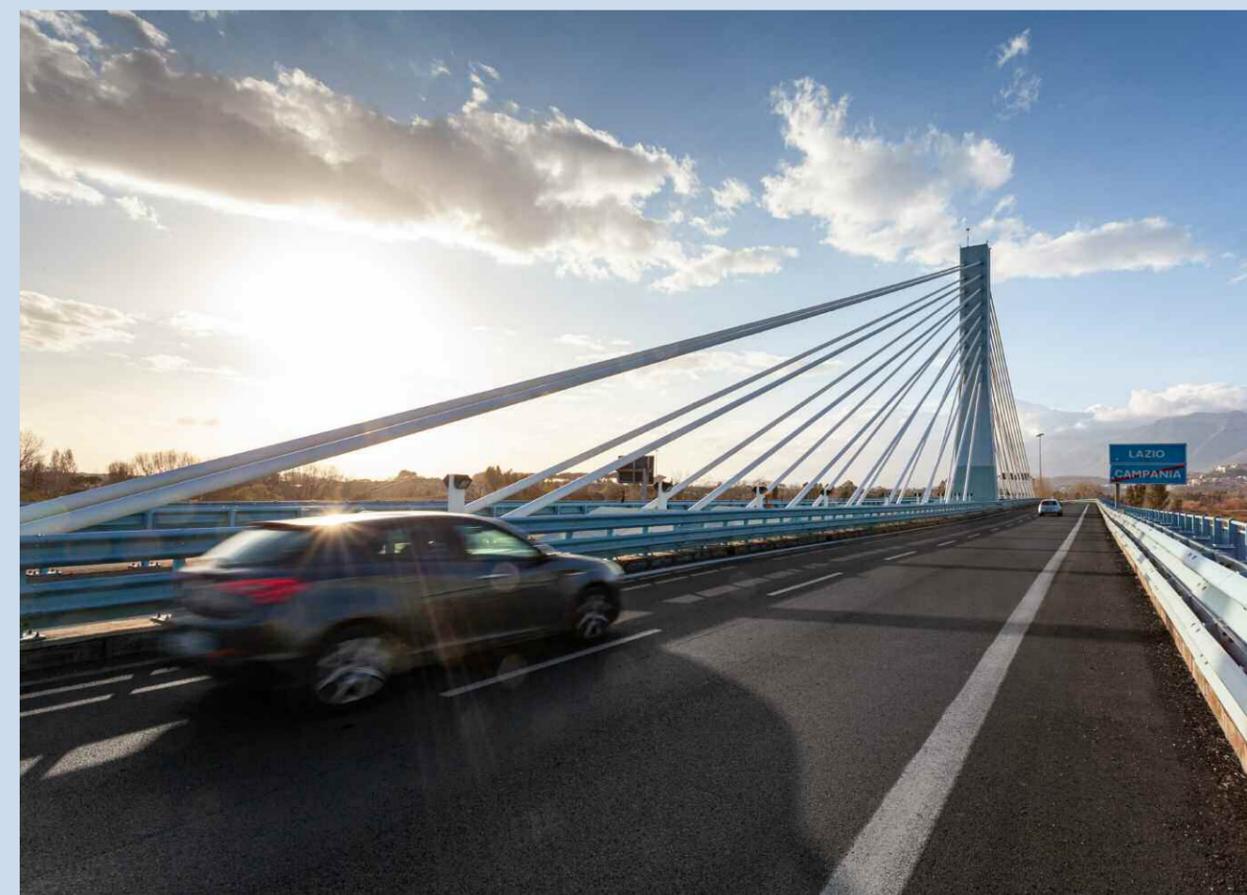
Non dobbiamo dimenticare inoltre il grande sforzo compiuto dall'azienda sotto il profilo organizzativo e logistico per affrontare l'emergenza pandemica Coronavirus, che ci ha spinto a una rapida reazione per assicurare la continuità aziendale nonostante le fasi di lockdown. Anas, in questo quadro, ha risposto con immediatezza avviando lo smart working per tutta la popolazione aziendale. Quello che doveva essere il nostro progetto pilota per il 2021, già inserito infatti nel perimetro dell'ultimo rinnovo contrattuale, è diventato realtà da subito, coinvolgendo quindi in tempi strettissimi una molto più ampia quota del personale Anas. Avviare uno smart working massivo ha comportato tra l'altro un grande sforzo nell'approvvigionamento e la consegna ai dipendenti delle postazioni lavorative da remoto e nello strutturare un sistema affidabile di reportistica di Direzione con frequenza settimanale. Questa ha consentito il tracciamento dello stato di avanzamento delle attività, secondo le priorità progettuali e l'impatto sul *business*. La stessa, all'interno di ciascuna funzione, è stata alimentata da informazioni di dettaglio sui singoli processi. Grazie allo smart working l'azienda è riuscita a mantenere un alto livello di rendimento.

A sostegno della strategia di aumento della produzione, abbiamo programmato per il 2020 un Piano assunzioni di oltre 1.100 risorse, che si completerà nel primo trimestre 2021. Per i giovani neoassunti abbiamo introdotto una nuova modalità di accoglienza - Onboarding - che punta a fornire al nuovo

dipendente gli strumenti per divenire parte integrante dell'organizzazione in modo efficace e nel minor tempo possibile. Questo processo di accoglienza porta a comprovati risultati positivi, particolarmente importanti per un'organizzazione che cerca di mantenere un vantaggio competitivo in termini di una forza lavoro sempre più performante e globalizzata.

Altrettanto importante è stato l'impegno di Anas sul fronte del contenzioso lavori: l'insieme delle richieste avanzate dalle imprese con procedimenti formalizzati a vari livelli (*petitum*) è passato da 10,5 miliardi di euro a fine 2018 a 6,8 a fine 2019 e a 6,7 miliardi di euro a fine 2020, occorre sottolineare che in relazione al contenzioso risolto tra il 2016 e il 2020, Anas ha riconosciuto mediamente alle imprese un valore notevolmente più basso del *petitum*, a conferma che si tratta di procedimenti caratterizzati da diverse fasi e gestiti con vari strumenti, ma che portano alla fine per Anas a soluzioni del tutto allineate al benchmark del settore per durata dei procedimenti e valore riconosciuto alla fine dell'azione.

Il Presidente
Claudio Andrea Gemme



LAZIO - SS 7 VAR 'VARIANTE FORMIA GARIGLIANO', PONTE SUL FIUME GARIGLIANO AL CONFINE CON LA CAMPANIA

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Anas S.p.A., del 20 aprile 2021, presieduta dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione Dott. Claudio Andrea Gemme, 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 31.12.2020, corredato dalla Relazione sulla Gestione al 31.12.2020, che chiude con una perdita di euro 168.764.091,00;
- di approvare la proposta di portare a nuovo tale perdita.



**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 conenzioso 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, crediti finanziari verso il MEF per contributi quindicennali 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 il 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
- **DICT:** Direzione Information Communication Technology
- **LCP:** Licenze, Concessioni e Pubblicità
- **ST:** Strutture Territoriali
- **MIT:** Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

EMERGENZA COVID-19

Anas, fin dai primi mesi del 2020, è stata ed è tuttora impegnata nella doverosa gestione, attenta e condivisa con tutti gli stakeholder, della eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica, di straordinaria complessità, che il nostro Paese sta affrontando a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus Covid-19 ("Coronavirus"), valutando con responsabilità - in costante connessione con le misure, le azioni, interne ed esterne, e gli sviluppi in atto - gli impatti di natura operativa, organizzativa, economica e finanziaria che tale evento sta producendo e produrrà sulla gestione.

La diffusione della pandemia ha determinato una forte pressione sul sistema sanitario del Paese e la conseguente emanazione da parte delle autorità Governative di una serie di provvedimenti restrittivi della mobilità, più avanti descritti, tesi al contenimento del rischio di ulteriore espansione del virus tra la popolazione.

Di conseguenza l'emergenza Covid-19 ha progressivamente prodotto effetti sul regolare e ordinario svolgimento delle attività aziendali; in particolare, con il diffondersi del c.d. "coronavirus", il mercato dei trasporti ha fatto registrare complessivamente significative flessioni nei volumi e il settore dell'infrastruttura ha registrato un ritardo nell'avvio e nella prosecuzione dei lavori.

Con il proseguire nel nostro Paese della vera e propria fase emergenziale, la situazione nel settore dei trasporti ha assunto un carattere di assoluta criticità e sono stati adottati da parte del Governo Italiano i necessari e improcrastinabili provvedimenti che hanno inciso profondamente sulla mobilità e hanno determinato una situazione in cui praticamente tutti i settori del trasporto di persone e, a distanza di qualche settimana, anche delle merci hanno registrato massivi cali nei volumi, in larga parte come conseguenza di specifiche prescrizioni delle Autorità, anche locali. Inoltre, la forte contrazione dei servizi della mobilità su strada, ha comportato significative conseguenze anche sulle decisioni relative alla circolazione nella gestione operativa della rete infrastrutturale stradale e autostradale, con effetti conseguenti sulle quote di proventi derivanti, per Anas, direttamente e indirettamente dall'applicazione dei relativi pedaggi, canoni e *royalties*.

La prima fase di lockdown ha quindi prodotto fenomeni recessivi, innescando il cambiamento delle abitudini di vita e di mobilità delle persone. È infatti in questo periodo che si registra un calo dei volumi di traffico viaggiatori e merci fino al 50%. A partire dalla metà del mese di maggio, tuttavia, con la riduzione delle misure di lockdown e la progressiva riapertura della circolazione, prima all'interno delle regioni e poi fra regioni, si è assistito ad una ripresa dei volumi di traffico.

In particolare, nel settore stradale si rileva una ripresa con un incremento costante dei volumi di percorrenza dei veicoli pesanti, che a fine giugno si attesta ai valori di febbraio (inizio lockdown).

Anas, sin dalla prima fase emergenziale, ha adottato tutte le misure idonee e raccomandate per limitare i contagi e gestire la pandemia, anche in ottemperanza ai provvedimenti governativi in materia di contenimento del virus e distanziamento interpersonale, per tutelare la salute del personale dipendente, dei clienti, dei fornitori, e in generale della collettività tutta.

Alla fine di febbraio, la società, anche per mezzo dell'istituzione di un'apposita Task force intersocietaria, è intervenuta mettendo in campo un insieme di misure atte a prevenire situazioni di contagio, ad esempio stabilendo nuove regole per l'accesso agli uffici, alle sale operative, alle sedi aziendali e per lo svolgimento di

riunioni; limitando le trasferte nazionali ed estere e la partecipazione ad eventi; attuando sin da subito la modalità di lavoro "smart working" e altre forme di lavoro agile.

Infine, a partire dalla fine del mese di aprile, la Task force intersocietaria, muovendo dalle misure precedentemente adottate, è impegnata nella implementazione, attuazione e continuo aggiornamento del c.d. Recovery Plan, ossia del Piano che ha la funzione di individuare le Linee Guida operative che le società del Gruppo FS devono adottare nei diversi *business* aziendali, per prevenire eventuali, nuove situazioni di contagio da Covid-19. Le nuove regole toccano tre grandi aree di intervento: i) organizzative, ii) di prevenzione e protezione, iii) specifiche per la prevenzione dell'attivazione di focolai epidemici, e sono orientate a garantire ai lavoratori e ai clienti le migliori condizioni possibili di salubrità e "sicurezza sanitaria".

Nella tabella seguente sono indicati gli effetti economici prodotti dalla pandemia alla data di bilancio, quantificati in una riduzione complessiva dei ricavi pari a 31,5 milioni di euro.

valori in milioni di euro

EFFETTI COVID	
RICAVI OPERATIVI	(26)
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(177,1)
Ricavi da contatti con i clienti	(177,1)
Altri ricavi vendite e prestazioni	(0,6)
Altri proventi	151,1
COSTI OPERATIVI	2,0
Saldo della gestione finanziaria	(3,5)
Effetto COVID	(31,5)

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2020

Principali Risultati Raggiunti Nel 2020	2020	2019	
RICAVI OPERATIVI (€/Mln)	2.343,08	2.163,47	
COSTI OPERATIVI (€/Mln)	(2.175,10)	(2.035,40)	
MARGINE OPERATIVO LORDO [EBITDA] (€/Mln)	167,97	128,07	
RISULTATO OPERATIVO [EBIT] (€/Mln)	(19,63)	(25,26)	
RISULTATO D'ESERCIZIO (€/Mln)	(168,76)	(71,14)	
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (€/Mln)	(1.061,27)	(1.550,20)	
MEZZI PROPRI	2.441,66	2.611,21	
ROE	RN/MP*	-6,38%	-2,65%
ROI	EBIT/CI*	-1,61%	-2,21%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	-0,84%	-1,17%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	7,17%	5,92%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	1,92	1,89
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	(0,43)	(0,59)

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

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Legge di Bilancio 2020

La legge di Bilancio 2020 (Legge 27 dicembre 2019, n. 160) all'art. 1 comma 14 istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un fondo (Fondo Investimenti 2020) da ripartire con una dotazione di circa 20,8 miliardi di euro finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese.

Il Comma 24 stabilisce poi che il fondo di cui al comma 14 è ripartito con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza, e che i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di riparto del fondo di cui al primo periodo sono adottati entro il 15 febbraio 2020.

Le risorse di cui al fondo sopra descritto destinate agli investimenti Anas dovrebbero attestarsi su circa 800 milioni di euro.

Il comma 18 inoltre stabilisce che: *"Al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026..., è riservato un finanziamento per la realizzazione di interventi nei territori delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano, con riferimento a tutte le aree olimpiche, per un importo di 50 milioni di euro per l'anno 2020, 180 milioni di euro per l'anno 2021, 190 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026, a valere sulle risorse di cui al comma 14", per un importo di 1.000 milioni di euro.*

A tal proposito si rappresenta che il Decreto Interministeriale 564 del 7.12.2020 ha stanziato 630 milioni di euro per la realizzazione delle opere di competenza Anas.

Decreto Rilancio e Decreto Milleproroghe

Il decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 "Rilancio Italia" (G.U. n. 128 del 19.5.2020) convertito con la legge di Conversione 17 luglio 2020, n. 77 (G.U. n. 180 del 18.7.2020) all'art. 214 ha assegnato ad Anas un contributo fino ad un massimo di 350 milioni al fine di compensare Anas della riduzione delle entrate relative al 2020, come meglio dettagliato nella Nota Rapporti con lo Stato e altri Enti Locali alla quale si rimanda.

Riorganizzazione delle attività estere tramite internalizzazione delle attività core e liquidazione delle iniziative non più attuali di Anas International Enterprise S.p.A.

Anas, come da informative già rese sia al CdA che alla Capogruppo FS, ha avviato un progetto di riassetto delle attività estere che prevede, 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, e il trasferimento ad Anas Concessioni Autostradali S.p.A. ("ACA") controllata di Anas, delle attività di Anas International Enterprise S.p.A. ("AIE") relative alle concessioni autostradali a pedaggio / corrispettivo, afferenti

sostanzialmente alla controllata AIE RUS. Le iniziative non più profittevoli e/o non coerenti con gli obiettivi industriali di Gruppo verrebbero liquidate e successivamente ad esse verrebbe liquidata anche AIE. In data 4 settembre 2020 è stato ottenuto il nulla osta della Capogruppo come previsto dalla DdG 152/2012 necessario per dare avvio alla fase esecutiva del progetto.

Il disegno di continuare a gestire le attività relative alle concessioni autostradali in ambito internazionale attraverso ACA, costituita da Anas nel 2017 per operare nel settore delle concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture di trasporto a pedaggio/corrispettivo, separando in tal modo le attività di impresa da quelle "amministrative" finanziate con contributi pubblici e sorrette da privilegi pubblici, si pone in coerenza con i programmi originariamente messi a punto in occasione dell'ingresso di Anas nel Gruppo FS. Tali programmi individuavano proprio nella razionalizzazione delle partecipazioni detenute da Anas in concessionarie di infrastrutture di trasporto a pedaggio o corrispettivo, attraverso la costituzione di una NewCO (ACA), una delle aree di maggiore potenzialità per lo sviluppo di sinergie, efficienze, competenze specialistiche, nonché per poter operare secondo logiche di mercato nel settore delle concessioni a pedaggio o corrispettivo.

Il riassetto delle attività estere sarà accompagnato da opportune misure per rendere operativamente possibile la gestione delle nuove attività da parte di ACA, che si trova tuttora in una fase di inattività. A tale riguardo, è previsto altresì che ACA venga resa destinataria dei conferimenti delle partecipazioni di Anas nelle concessionarie autostradali italiane, attuando così l'originario disegno operativo della società. Conseguentemente, sarà necessaria un'adeguata capitalizzazione, nonché la dotazione di una propria struttura organizzativa fermo restando il supporto della controllante Anas per tutte le attività di staff/ supporto specialistico attraverso apposito contratto di service.

Dall'asfalto alla tecnologia, le nuove competenze del personale Anas

L'esigenza di affrontare le nuove sfide legate alla digitalizzazione delle infrastrutture per lo sviluppo delle smart road e la crescente attenzione agli impatti ambientali delle attività economiche, hanno imposto un salto culturale che ha visto mettere in campo iniziative volte a consentire lo sviluppo del capitale umano e al contempo ha imposto una svolta "green" per adottare un modello di sviluppo economico sostenibile.

Nel 2020 abbiamo attivato percorsi formativi ad hoc pensati per raccogliere queste sfide e preparare al meglio il nostro personale. Abbiamo formato ulteriormente i nostri tecnici sull'ispezione dei viadotti di primo e di secondo livello con certificazione RIINA e allo stesso tempo abbiamo avviato percorsi di selezione per acquisire dall'esterno mix di professionalità con profilo elevato per affrontare al meglio le nuove prove che attendono la Società, in particolare abbiamo avviato ricerche per l'acquisizione di ingegneri impiantisti per lo sviluppo e la finalizzazione delle smart road.

RISORSE UMANE

LA COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

La forza lavoro impiegata da Anas al 31 dicembre 2020 risulta in aumento rispetto a quella registrata al 31/12/2019 (3,8%). In particolare, al 31 dicembre 2020 l'organico complessivo a ruolo è costituito da 6.835 risorse, di cui 6.073 con contratto di lavoro a tempo indeterminato, 414 a tempo determinato, 215 a tempo determinato su Commessa Lavori e 133 unità di personale estero allocato su commessa lavori a carico di Anas in Algeria e Qatar.

Dal suddetto computo, in ottemperanza al criterio di classificazione del personale adottato dalla capogruppo FS, è escluso il personale con contratto di lavoro non subordinato appartenente alle seguenti tipologie contrattuali: Parasubordinati, Tirocinanti e Distaccati presso Anas da altre società o P.A. che al 31/12/2020 ammonta complessivamente a 33 unità.

Personale a ruolo suddiviso per inquadramento e tipo di contratto	al 31/12/2020				al 31/12/2019			
	Uomini	Donne	Totale	% su totale	Uomini	Donne	Totale	% su totale
Dirigenti	133	23	156	2%	128	23	151	2%
Quadri	1.548	587	2.135	31%	1.545	597	2.142	33%
Impiegati	3.600	811	4.411	65%	3.399	754	4.153	63%
Personale Estero*	133		133	2%	136		136	2%
Totale	5.414	1.421	6.835	100%	5.208	1.374	6.582	100%
Lavoratori a tempo indeterminato	4.724	1.349	6.073	89%	4.772	1.355	6.127	93%
Lavoratori a tempo determinato	367	47	414	6%	268	18	286	4%
Lavoratori a tempo determinato su Commessa	190	25	215	3%	32	1	33	1%
Personale Estero*	133		133	2%	136		136	2%
Totale	5.414	1.421	6.835	100%	5.208	1.374	6.582	100%
Di cui contratti part-time	20	20	40	0,6%	24	32	56	0,9%
% Donne sul totale dei dipendenti		21%				21%		

* Il Personale Estero è inserito interamente tra gli uomini poiché non si dispone di informazioni di dettaglio relative al genere.
Nota: Dalla tabella è escluso il personale non a Ruolo appartenente alle seguenti tipologie contrattuali: Parasubordinati, Tirocinanti, Distaccati presso Anas da altre Società o P.A., che ammonta complessivamente a 33 unità al 31/12/2020.

L'89% dei dipendenti ha con Anas un contratto di lavoro a tempo indeterminato (lo 0,6% è in forza con contratto part-time). Nonostante l'aumento complessivo dell'organico, si registra un lieve decremento tra i contratti a Tempo Indeterminato (-54 unità) per effetto soprattutto dell'alto numero di pensionamenti per Quota 100 e per pensionamenti di vecchiaia. Viceversa fra i contratti a tempo determinato si registra un deciso aumento (+128 unità) in buona parte dovuto al maggiore impiego di personale stagionale, così come tra il personale a tempo determinato su commessa lavori si registra un forte aumento (+182 unità), dovuto alle esigenze di personale ad alta specializzazione tecnica da impiegare nella produzione lavori. Si segnala, infine, che il 21% della forza lavoro è composta da personale di sesso femminile, dato stabile rispetto all'anno 2019.

In riferimento alla movimentazione del personale, nell'anno 2020, sono state effettuate 1.005 assunzioni, di cui 232 a Tempo Indeterminato, 724 a Tempo Determinato e 49 ingressi di Personale Estero. Inoltre, sono state effettuate 65 trasformazioni contrattuali da Tempo Determinato a Tempo Indeterminato.

Per quanto riguarda le uscite, invece, si registrano 752 Cessazioni, di cui 351 a Tempo Indeterminato, 349 a Tempo determinato e 52 di Personale Estero.

	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza al 31/12/2019	4.289	2.142	6.431	151	6.582
Assunzioni	906	98	1.004	1	1.005
Promozioni/Retrocessioni	1	18	19	14	33
Totale Entrate	907	116	1.023	15	1.038
Cessazioni	635	108	743	9	752
Promozioni/Retrocessioni	17	15	32	1	33
Totale Uscite	652	123	775	10	785
Consistenza al 31/12/2020	4.544	2.135	6.679	156	6.835

La consistenza media a ruolo è aumentata al 31/12/2020 di 139,3 unità (+2,2%), in controtendenza invece il numero medio di dirigenti che al 31/12/2020 si è ridotto di 3,8 unità (-2,5%) per effetto di 9 cessazioni e una retrocessione avvenute nell'anno.

	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza media a ruolo Anno 2019	4.174	2.037	6.211	151	6.362
Consistenza media a ruolo Anno 2020	4.216	2.138	6.354	147	6.501

Nell'anno 2020 l'età media dei dipendenti Anas risulta pari a 47,2 anni dato in diminuzione rispetto ai 48,0 registrati al 31/12/2019.

Età Media*	Età Media al 31/12/2020			Età Media al 31/12/2019		
	Maschio	Femmina	Totale	Maschio	Femmina	Totale
Lavoratori a tempo indeterminato	48,8	46,3	48,2	49,2	46,2	48,5
Lavoratori a tempo determinato	38,0	34,4	37,5	37,3	33,3	37,1
Media	47,6	45,7	47,2	48,5	46,0	48,0

* I dati sono al netto del Personale Estero, per il quale non si dispone delle suddette informazioni.

Per quanto concerne la distribuzione dei dipendenti a Tempo Indeterminato per età anagrafica si segnala che circa il 43% ha un'età superiore a 50 anni. Infine, per quanto riguarda la distribuzione dei dipendenti a Tempo Indeterminato per anzianità aziendale si segnala che circa il 69% dei dipendenti Anas vanta un'anzianità di servizio compresa tra 0 e 20 anni.

JOB POSTING

Nel corso del 2020, sono stati pubblicati 28 avvisi di Job Posting, di cui 14 per passaggi orizzontali e 14 per selezioni interne. Le selezioni relative a 16 dei 28 sono state interamente espletate, mentre quelle relative ai restanti 12 saranno svolte nei primi mesi del 2021. In riferimento ai dati sopra esposti, complessivamente sono state ammesse alle prove selettive 76 risorse, di cui 56 sono risultate idonee al profilo professionale richiesto.

Job Posting Passaggi Orizzontali

In riferimento ai Job Posting per Passaggi Orizzontali espletati, sono state ammesse alle prove selettive 12 risorse, di cui 10 valutate idonee al profilo professionale richiesto.

Job Posting Selezioni Interne

In riferimento ai Job Posting per Selezioni Interne espletati, sono state ammesse alle prove selettive 64 risorse, di cui 46 valutate idonee al profilo professionale oggetto della selezione.



FRIULI VENEZIA GIULIA - VARIANTE DI CIVIDALE DEL FRIULI

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Nel 2020 sono stati realizzati interventi formativi per un totale di 5.256 partecipazioni, 7.445 giornate di formazione/uomo e 39.411 ore di formazione/uomo, per un costo totale pari ad 261 mila euro.

Nel suddetto anno, a seguito delle misure per il contenimento e la gestione dell'emergenza sanitaria "Coronavirus" e la successiva integrazione alle misure per il contenimento e la gestione dell'emergenza sanitaria "Coronavirus", la DRUO, sulla base delle azioni definite dall'Unità Crisi, tenendo conto delle direttive ricevute dalla Capogruppo FS, ha adottato dei provvedimenti a livello centrale prevedendo misure specifiche in materia, tra l'altro, di trasferte, di organizzazione/partecipazione a eventi, riunioni, corsi di formazione.

Conseguentemente, le attività formative in presenza sono state sospese e la DRUO/SSF - Formazione ha ricalibrato le proprie politiche, convertendo gli interventi originariamente concepiti secondo la modalità della presenza in aula dei partecipanti, in momenti di formazione "a distanza", mantenendo il consueto livello di personalizzazione dei contenuti e assicurando la prosecuzione delle attività, nel pieno rispetto delle disposizioni governative e della sicurezza dei lavoratori.

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

Area Culturale

- corso "Il Performance Management in Anas", progetto formativo rivolto ai Responsabili Valutatori, corrispondenti a tutti i Dirigenti e Quadri apicali dell'azienda (con riporto al dirigente e responsabilità formale di unità organizzativa), successivamente coinvolti in una campagna massiva di Valutazione della Performance di tutto il personale di Anas. Lo scopo dell'intervento formativo, avviato il 3 giugno e conclusosi il 22 giugno 2020, è stato quello di sensibilizzare e supportare il management aziendale nell'esercizio delle funzioni gestionali legate al ruolo di Responsabile di Risorse assegnate, facendo leva sull'importanza dei processi di valutazione annuale della performance e di restituzione dei feedback alle risorse. I destinatari dell'intervento di formazione sono stati n° 569.

Area Tecnico-Specialistica

Sicurezza e Salute nei Luoghi di Lavoro

- aggiornamento per i Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione dei Lavori. Stanno svolgendo il corso in modalità e-learning n. 132 CSP/CSE allocati presso le seguenti Strutture Territoriali: Abruzzo/Molise, Sardegna, Campania, Toscana, Puglia, Sicilia, Lazio, Calabria, Basilicata e presso la Direzione Generale;
- corso di formazione per un Formatore in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- corso di formazione per Dirigenti in ottemperanza al D.Lgs. 81/08 e all'Accordo Stato Regioni del 21 dicembre 2011. Stanno svolgendo il corso, in modalità e-learning e della durata di 16 ore, n. 167 Dirigenti dislocati su tutto il territorio nazionale.

Qualità e Ambiente

- corso "Auditor Interno di Sistemi di Gestione Integrati per la qualità, l'ambiente, la salute e la sicurezza sui

luoghi di lavoro (ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018);

- corso "Audit Remoto – Opportunità contingente e modalità di gestione (fattibilità, rischi, operatività)". Il corso ha visto la partecipazione dei referenti Sistemi di Gestione Territoriali e della DG ed è stato organizzato on line da remoto il giorno 4 giugno 2020 attraverso la piattaforma "GoToMeeting", da UNI – Ente Italiano di Normazione;
- Corso di formazione per Auditor interni "Quando il decreto 81 è dentro la ISO 45001?" - come verificare nell'ambito dell'audit che i requisiti cogenti siano effettivamente integrati nel sistema di gestione.

Tecnico-Ingegneristico

- percorso per la formazione e la certificazione di ispettori di Ponti e Viadotti, costituito da 2 corsi di formazione, rispettivamente, per la certificazione di Livello 1 e di Livello 2 secondo il Regolamento RINA. L'attività formativa coinvolge circa 130 Tecnici in servizio presso le Strutture Territoriali e la Direzione Generale. Gli obiettivi delle due proposte formative sono: fornire a ciascun partecipante una formazione avente ad oggetto specifiche conoscenze e competenze nell'ispezione di ponti e viadotti, con particolare attenzione agli aspetti tecnico-scientifico, di carattere sia teorica che pratica; conseguire la certificazione, rispettivamente, di Livello 1 e di Livello 2 prevista dal suddetto Regolamento;
- corso di formazione per Responsabili e Vice Responsabili per la sicurezza nelle gallerie stradali, rispondente ai parametri fissati dalla Commissione permanente per le gallerie stradali presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in attuazione del D.Lgs. n. 264/2006; a tale scopo, nel primo semestre dell'anno, sono state ultimate le fasi di progettazione dell'attività formativa e di contrattualizzazione dell'ente fornitore, la Fondazione Fastigi che ha sviluppato il percorso formativo in collaborazione con La Sapienza-Università di Roma. Il percorso formativo, ha una durata complessiva di 120 ore, è strutturato in moduli didattici erogati individualmente ai discenti in modalità e-learning attraverso la piattaforma del suddetto ente a 26 professionalità aziendali, già operanti in materia di gallerie stradali; l'erogazione è stata avviata il mese di giugno e si concluderà nel mese di dicembre 2020; al termine del percorso, i corsisti potranno ricevere un attestato dopo il superamento di un test finale orale in presenza da svolgersi presso la Facoltà di Ingegneria la Sapienza; l'attività didattica, accreditata dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri, consente l'assegnazione di 120 crediti formativi professionali.

Specialistica

- percorso di formazione per Responsabili del Procedimento (RP) ai sensi dell'art. 31 del D.Lgs. n. 50/2016, avviato nel 2019 e finanziato dal Fondo For.Te. rivolto a 174 professionalità aziendali che ricoprono il ruolo di RP;
- corso di formazione sul tema "Introduzione alla Finanza di Progetto" rivolto ad una platea di 34 avvocati di Anas in servizio presso la Direzione Legale e presso le Strutture Territoriali, di due ore di formazione erogata in modalità a distanza (webinar). L'evento costituisce il primo di una serie di eventi di formazione da dedicare sia agli avvocati che al personale amministrativo che opera sulle attività legali in forza presso la Direzione Legale e presso le Strutture Territoriali. Inoltre, tale evento ha costituito, sotto il profilo tecnico, il progetto pilota per lo svolgimento delle attività di formazione a distanza attraverso l'utilizzo della piattaforma Microsoft Teams;
- corso di formazione per il Responsabile della Sala Situazioni Nazionale e per i Responsabili delle Sale Operative di ciascuna Struttura Territoriale, della durata di 7 ore, volto a valorizzare le conoscenze professionali e gestionali legate al ruolo di Responsabile nel contesto specifico di una SOC.

Information & Communication Technology

- *Iniziativa di formazione Anas-KMIND “Sistema di Knowledge Management for Public Affairs”, organizzata su richiesta della Direzione Affari Istituzionali e Media/Rapporti Istituzionali e relativa all'utilizzo della piattaforma informatica Anas-KMIND, di supporto alla gestione dei rapporti fra Anas e i suoi Stakeholder. L'obiettivo dell'iniziativa, che ha visto la partecipazione di n. 49 Professionalità, è stato quello di fornire a ciascun partecipante una formazione finalizzata al pieno utilizzo di tutte le funzionalità messe a disposizione dalla piattaforma Anas-KMIND. Il corso ha avuto una durata di due ore e si è svolto in modalità webinar; sono state organizzate 4 sessioni formative nel mese di giugno.*

ATTIVITÀ RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso dell'anno 2020, nel contesto delle Relazioni Industriali, sono proseguiti i confronti tra Azienda e Organizzazioni Sindacali, anche in virtù degli impegni assunti nel rinnovo del CCNL dipendenti avvenuto nel mese di dicembre 2019, nello stesso periodo, le parti hanno effettuato alcuni incontri utili ad esaminare le risultanze registrate nelle Strutture Territoriali a seguito dell'emissioni dei Modelli Organizzativi Territoriali.

Da segnalare l'importate Accordo sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali il 31 marzo 2020 relativo alla emergenza sanitaria da Covid-19, con il quale è stato stabilito di adottare tutte le misure di prevenzione disposte dalle autorità competenti, garantendo comunque la continuità dei servizi e delle attività lavorative.

In data 17 luglio 2020, è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali l'accordo con il quale sono stati definiti i nuovi importi relativi alla erogazione del premio di risultato riferito al biennio 2019-2020, lo stesso ha introdotto il “Piano di Welfare”, elaborato sulla base dei bisogni espressi dai dipendenti, attraverso la compilazione del questionario sui beni e servizi desiderati per il Welfare in Anas.

Nel corso del secondo semestre del 2020, sono iniziati gli incontri tecnici tra azienda e organizzazioni sindacali relativi alla tematica dello smart working, che sarà introdotto in azienda in maniera strutturata alla fine del periodo di emergenza sanitaria che ha investito l'intera nazione.

Con riferimento alle attività inerenti alle relazioni industriali riguardanti il personale dirigente, si segnala che, a seguito della dichiarazione di avvio dello stato emergenziale epidemiologico da Covid-19, al fine di rispettare le raccomandazioni fornite nei provvedimenti governativi emanati in materia, è stato sottoscritto il verbale di accordo del 31 marzo 2020, con il quale è stata condivisa la scelta aziendale di far fruire al personale dirigente tutti i residui ferie relativi al 2018 e, qualora gli stessi fossero stati inferiori a 10 giorni, di utilizzare quelli del 2019, sino a un minimo di 10 giorni complessivi tra il 2018 e il 2019. Nello stesso accordo è stato, inoltre, concordato di non procedere alla liquidazione dell'indennità sostitutiva delle ferie, prevedendo la possibilità, alternativamente, di donare le ferie residue al conto collettivo di solidarietà aziendale, oppure di fruirle nei termini di legge. Nel medesimo accordo, nella fase iniziale dell'emergenza sanitaria, nelle more della definizione delle attività propedeutiche all'avvio del c.d. “smartworking agevolato”, in tutte quelle

situazioni in cui le esigenze aziendali lo hanno consentito, è stato incentivato, anche per il personale dipendente non dirigente, lo smaltimento delle ferie residue 2018 e 2019 e dei riposi compensativi accantonati. È stata inoltre, prevista l'integrazione da parte dell'Azienda, sino al 100% della retribuzione, dell'indennità (pari al 50% della retribuzione) erogata dall'INPS per la fruizione del congedo parentale speciale Covid.

Si evidenzia, inoltre, che in data 8 agosto 2020 è stato rinnovato il CCNL nell'ottica di adeguare i modelli gestionali e retributivi previsti per i dirigenti Anas con quelli adottati dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Il suddetto rinnovo è entrato in vigore dal 1° luglio 2020 e scadrà il 31 dicembre 2022.

LA CERTIFICAZIONE DI QUALITÀ

La certificazione di qualità è l'atto mediante il quale una terza parte indipendente accreditata dichiara che, con ragionevole attendibilità, un determinato prodotto, processo o servizio è conforme ad una specifica norma o ad altro documento normativo.

I Sistemi di Gestione della Qualità (SGQ) 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 un unico Sistema di Gestione in conformità alla norma EN ISO 9001/2015 la cui certificazione è stata rinnovata nel Gennaio 2020 dalla TÜV Italia Srl.

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.

Nel 2020, l'attività dei Sistemi di Gestione è stata fortemente impattata dall'emergenza COVID e dalle restrizioni ad esso conseguenti. Pertanto, si è proceduto con un unico ciclo di audit, che svoltosi per la maggior parte da remoto, ha richiesto un arco temporale più ampio per portarlo a compimento. Le tematiche oggetto di audit sono state scelte in ottica riskbasedthinking e con un approccio al miglioramento continuo, in collaborazione con i process owner.

Inoltre si è lavorato al progetto di costruzione dei sistemi di Gestione integrati, avviato il 06 aprile 2020, con l'obiettivo di integrare le norme UNI EN ISO 9001, 14001 e 45001 ottimizzando così le attività, la documentazione e i controlli, per arrivare alla certificazione integrata dei tre schemi.

Infine l'attività dei Sistemi di Gestione si è concentrata sul supporto ad Organizzazione e Processi nelle attività relative al progetto di revisione dell'impianto documentale aziendale.

SICUREZZA SUL LAVORO

La salute e la sicurezza dei lavoratori è un obiettivo fondamentale di Anas. L'impegno per il raggiungimento di un livello sempre più alto di tutela delle risorse umane ha visto la Direzione Risorse Umane e l'Azienda tutta affrontare nel 2020 la pandemia COVID-19 con il massimo sforzo su tutto il territorio nazionale, con azioni congiunte e scelte condivise.

La costituzione dell'Unità di Crisi Aziendale, istituita per fronteggiare l'emergenza, ha garantito l'uniformità di applicazione delle disposizioni governative in tutte le unità produttive di Anas. Sono state attuate e aggiornate tutte le misure previste dalle disposizioni nazionali e regionali e dai Protocolli condivisi di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro e sui cantieri, assicurando un costante supporto alle strutture territoriali.

In considerazione del carattere globale dell'epidemia nella quale il rischio biologico da coronavirus si configura come rischio generico e non professionale per Anas, sono state fornite ulteriori misure organizzative e di igiene da considerarsi aggiuntive a quanto già disciplinato nei documenti di valutazione dei rischi aziendali per le normali attività di lavoro, e riferite alla riduzione del contagio ai fini della tutela della salute di tutta la popolazione aziendale delle 18 Unità Produttive. In ottica di uniformità, la struttura Sicurezza-SG ha elaborato un prototipo di documento, da considerare addendum al DVR, nel quale sono declinate le disposizioni aziendali tutte e le misure di cui ai protocolli condivisi per la tutela della salute negli ambienti di lavoro, adottate e regolarmente aggiornato, da ciascun datore di lavoro delle 18 Unità Produttive di Anas, nel rispetto delle peculiarità di ciascuna realtà organizzativa.

Le misure e gli interventi per il contenimento della diffusione del contagio all'interno della popolazione aziendale sono stati individuati sulla base della fattibilità senza discriminazione alcuna dei lavoratori e con l'unico fine di garantire la maggior tutela per tutti, coniugandoli con le esigenze di produttività/attività.

Particolare attenzione è stata data all'informazione continua a tutto il personale Anas attraverso la pubblicazione sul portale aziendale, in continuo aggiornamento, di tutte le indicazioni fornite dalle Istituzioni e dall'Azienda, per una partecipazione consapevole al contenimento di un rischio comune in cui ciascuna risorsa ha contribuito a garantire, con grande spirito di collaborazione, l'efficacia delle misure adottate.

In considerazione della situazione di emergenza sanitaria che ha comportato un imprevedibile ed elevato consumo di mascherine di protezione delle vie respiratorie e di prodotti disinfettanti nonché in ragione delle differenti tipologie proposte sul mercato, si è provveduto ad integrare l'accordo quadro di fornitura dei DPI in essere con mascherine chirurgiche e anche altri prodotti necessari per fronteggiare l'emergenza pandemica del Covid-19. Sono stati altresì inseriti, con un secondo verbale di concordamento, altri DPI contro rischi specifici dei lavoratori Anas, in relazione all'evoluzione del mercato.

Nell'ambito del progetto di revisione dell'impianto procedurale aziendale, tutt'ora in corso, sono state predisposte le nuove versioni aggiornate, anche in ottica di integrazione dei sistemi, di tutte le procedure, le istruzioni operative e i moduli costituenti la parte sistemica del modello di organizzazione e di controllo

della sicurezza di cui all'art. 30 D.lgs. 81/08 (MOG), adottato da Anas. La pubblicazione delle stesse sarà assicurata a breve.

È stata altresì assicurata, in tutte le strutture territoriali, la formazione dei lavoratori neo-assunti, nel rispetto delle misure anti-contagio da coronavirus e in relazione all'evoluzione della situazione emergenziale e dei conseguenti atti legislativi emanati dal governo e dalle istituzioni scientifiche di riferimento.

Anche nel 2020 sono stati raccolti, valutati e registrati gli infortuni avvenuti, che consentono l'elaborazione di statistiche utili al controllo dell'incidenza infortunistica in azienda, nell'ottica di un miglioramento costante della prevenzione. È in via di completamento anche la raccolta dei dati relativi ai near miss.

Nel 2020 sono state conferite, ai sensi e per gli effetti dell'art. 16 del D.lgs. 81/08 deleghe di funzione ai Responsabili di Area di ciascuna Struttura Territoriale. In funzione di tali deleghe e sulla base del modello organizzativo territoriale, sono state fornite indicazioni operative per l'effettuazione dei controlli di primo livello previsto nel sistema dei controlli del MOG sicurezza.

Sono stati, altresì assicurati i controlli di secondo livello previsti dal citato sistema ed è stato realizzato un ciclo di audit presso tutte le Strutture Territoriali.

Anche quest'anno, è stato realizzato l'evento annuale del Safety-Day in modalità off-line in considerazione della situazione emergenziale in atto, nell'ambito del quale è stato assegnato un riconoscimento simbolico a ciascuna unità produttiva di Anas per l'impegno profuso nella gestione della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, appesantita fortemente dall'emergenza covid-19.

Sono state garantite le attività di supporto e coordinamento di tutte le funzioni aziendali in materia di salute e sicurezza sul lavoro, nonché, la partecipazione di Anas, in modalità videoconferenza, agli incontri dei tavoli interaziendali coordinati da FS.

Dalla raccolta dei dati infortunistici effettuata, relativi agli eventi infortunistici occorsi nell'anno 2020 e degli elementi di informazione acquisiti tramite la modulistica aziendale di riferimento, è stata elaborata la distribuzione per tipologia:

Distribuzione per tipologia	
Descrizione	Totale
n. infortuni (escluso itinere)	82
n. infortuni in itinere	13
n. assenze totale per infortuni	95
Durata in giorni di assenze per infortuni (compreso itinere)	3.055

SCENARI NORMATIVI DEL LAVORO

Come noto, Anas, da gennaio 2018, a seguito del trasferimento delle proprie azioni dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) a Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS), disposto dall'art. 49 del D.L. n. 50/2017, pur continuando ad essere annoverata tra i soggetti inclusi nell'elenco Istat delle amministrazioni pubbliche, non essendo più direttamente controllata dal MEF, bensì da una società a controllo pubblico che emette strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati, non risulta essere più destinataria di diversi vincoli normativi previgenti in materia di personale.

In particolare, non trovano più applicazione nei confronti di Anas le norme di contenimento della spesa previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco dell'Istat delle amministrazioni pubbliche e non è più destinataria anche della maggior parte delle disposizioni contenute nel Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica.

Per quanto concerne gli interventi normativi di maggior interesse per la Società, relativi all'anno 2020 in materia di lavoro, si segnalano di seguito i principali provvedimenti emanati.

Sul Supplemento Ordinario n. 45 della Gazzetta Ufficiale n. 304 del 30 dicembre 2019, è stata pubblicata la Legge n. 160 del 27 dicembre 2019, con il Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e il bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022. Tra le misure introdotte, si segnala:

- la conferma dell'incentivo all'assunzione a tempo indeterminato degli under 35;
- l'estensione a 7 giorni (in precedenza 5) del congedo obbligatorio per il padre lavoratore dipendente, da fruire entro i 5 mesi dalla nascita del figlio;
- la rimodulazione, con riferimento ai contratti stipulati a decorrere dal 1° luglio 2020, del fringe benefit dei veicoli aziendali concessi in uso promiscuo, che viene differenziata in ragione dei relativi valori di emissione di anidride carbonica;
- la riduzione dell'esenzione fiscale dei buoni pasto erogati in forma cartacea da 5,29 a 4 euro e la contestuale elevazione da 7 a 8 euro della soglia di esenzione fiscale dei buoni erogati in formato elettronico.

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 29 del 5 febbraio 2020, è stato pubblicato il D.L. n. 3 del 5 febbraio 2020, vigente al 6 febbraio, che ha introdotto diverse misure per la riduzione della pressione fiscale sul lavoro dipendente.

Si evidenzia, inoltre, che il 31 gennaio 2020, con delibera del Consiglio dei Ministri, è stato dichiarato per sei mesi lo stato di emergenza sul territorio nazionale relativo al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili (Covid-19 o "Coronavirus"), successivamente prorogato più volte sino al 30 aprile 2021.

Per far fronte al carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia e all'incremento dei casi di Covid-19 sul territorio nazionale, il Governo ha emanato numerosi provvedimenti per la corretta gestione e il contenimento del virus, che hanno trovato applicazione sull'intero territorio nazionale con rilevanti impatti anche in materia di lavoro.

In particolare, è stata data la possibilità ai datori di lavoro privati di applicare la modalità del lavoro agile (c.d. smart working), di cui agli artt. da 18 a 23 della L. n. 81/2017, per tutta la durata dello stato di emergenza, ad ogni rapporto di lavoro subordinato sull'intero territorio nazionale, nel rispetto dei principi dettati dalle menzionate disposizioni, anche in assenza degli accordi individuali (forma semplificata).

Sono state, inoltre, emanate disposizioni speciali a sostegno dei lavoratori, come ad esempio:

- l'introduzione del congedo parentale Covid-19;
- l'estensione della durata dei permessi retribuiti ex L.104;
- la previsione di misure volte alla tutela dei lavoratori del settore privato nel periodo di sorveglianza attiva;
- il riconoscimento del diritto allo svolgimento della prestazione in modalità agile (smart working):
 - a) per i dipendenti disabili, o che abbiano nel proprio nucleo familiare una persona disabile, nonché per i lavoratori maggiormente esposti a rischio di contagio da virus SARS-CoV-2 in ragione dell'età o della condizione di rischio derivante da immunodepressione, da esiti di patologie oncologiche o dallo svolgimento di terapie salvavita o, comunque, da comorbidità che possano caratterizzare una situazione di maggiore rischiosità accertata dal medico competente, nell'ambito della sorveglianza sanitaria, a condizione che tale modalità sia compatibile con le caratteristiche della prestazione lavorativa;
 - b) per i genitori lavoratori dipendenti del settore privato che hanno almeno un figlio minore di anni 14, a condizione che tale modalità sia compatibile con le caratteristiche della prestazione;
- la sospensione delle procedure di impugnazione dei licenziamenti collettivi e per giustificato motivo oggettivo;
- la previsione di specifiche disposizioni a tutela dei lavoratori c.d. fragili;
- l'erogazione di un bonus di 100 euro per i titolari di redditi di lavoro dipendente che possiedono un reddito complessivo da lavoro dipendente nell'anno precedente di importo non superiore a 40.000 euro;
- la possibilità di rinnovare o prorogare i contratti di lavoro subordinato a tempo determinato in essere, in deroga all'art. 21 del D.Lgs. n. 81/2015, anche in assenza delle condizioni di cui all'art. 19, comma 1, del medesimo decreto.

Con riferimento allo scenario relativo all'anno 2021, si segnala che sul Supplemento Ordinario n. 46 della Gazzetta Ufficiale n. 322 del 30 dicembre 2020, è stata pubblicata la Legge n. 178 del 30 dicembre 2020, con il Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023.

Tra le misure che interessano il 2021, si segnala:

- la previsione di un incentivo all'assunzione a tempo indeterminato degli under 36 (35 anni e 364 giorni), per le donne, sia con contratto a tempo determinato che nei casi di trasformazione a tempo indeterminato. Restano operative, inoltre, anche per il 2021, gli incentivi all'assunzione nelle regioni del Mezzogiorno;

- l'estensione sino al 31 marzo 2021 di alcune disposizioni speciali introdotte in favore dei lavoratori per l'emergenza covid (es. la possibilità di prorogare o rinnovare per una sola volta i contratti a termine senza l'inserimento di causali, il divieto dei licenziamenti collettivi e per giustificato motivo oggettivo);
- la proroga fino al 28 febbraio 2021 dell'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 26, commi 2 e 2-bis del D.L. 17 marzo 2020, n. 18 in favore dei c.d. lavoratori fragili;
- l'estensione a 10 giorni (in precedenza 7) del congedo obbligatorio per il padre lavoratore dipendente, da fruire entro i 5 mesi dalla nascita del figlio;
- Da ultimo, si evidenzia che è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 323 del 31 dicembre 2020, il Decreto Legge 31 dicembre 2020, n. 183 (c.d. Decreto "Mille Proroghe"), con il quale è stata prevista la proroga sino alla fine dello stato emergenziale e, comunque, non oltre il 31 marzo 2021 dell'utilizzo della procedura semplificata di smart working.



AMBIENTE

Anas S.p.A. considera lo sviluppo sostenibile un aspetto fondamentale delle proprie scelte di gestione della rete stradale e autostradale attraverso la tutela del paesaggio e il territorio, la ricerca e l'innovazione verso nuove metodologie di progettazione, di lavorazione, di recupero di materiali e in generale di protezione dell'ambiente. In tale ambito Anas sta implementando un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma UNI EN ISO 14001 nell'ambito del quale, tra l'altro, sono previsti criteri, linee guida e procedure dirette a ridurre gli impatti ambientali delle proprie attività determinandone i rischi e le opportunità correlati. Come previsto nella Politica Ambientale, Anas riconosce nel miglioramento continuo delle proprie performance ambientali l'ottenimento di significativi vantaggi e si impegna pertanto a perseguire una politica di continuo miglioramento, minimizzando, ove tecnicamente possibile ed economicamente sostenibile, ogni impatto negativo verso l'ambiente delle sue attività.

Anas rivolge particolare attenzione all'ambiente, il cui rispetto è di prioritaria importanza nella gestione delle attività svolte dalla Società. In quanto gestore stradale, Anas interagisce con le matrici ambientali durante la realizzazione di una nuova opera, l'esercizio della rete stradale e gli interventi di manutenzione. Queste attività comportano impatti sull'ambiente derivanti sia dalla presenza fisica della strada sul territorio quali, ad esempio, l'uso del suolo, le emissioni in atmosfera, la produzione di rifiuti, l'inquinamento acustico, sia dal processo di costruzione, che può causare l'erosione del suolo, fenomeni di inquinamento del comparto idrico e la deforestazione. Tali impatti possono avere conseguenze tanto di breve termine quanto di lungo termine, e richiedono dunque una costante attenzione da parte di progettisti, costruttori e gestori delle strade.

Date le specifiche caratteristiche del *business* di Anas, sono più rilevanti gli impatti indiretti, associati alle attività che Anas appalta a soggetti esterni, come la costruzione di nuove infrastrutture stradali e la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale esistente, rispetto agli impatti associati alle attività di diretta competenza di Anas. Nell'ottica di uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture stradali, Anas è attiva anche nella ricerca e sviluppo orientata alla mappatura dei siti critici e alla definizione delle metodiche di contenimento dell'inquinamento acustico, all'individuazione di soluzioni avanzate che permettano, ad esempio, il reimpiego dei materiali esistenti e l'uso di quelli marginali in modo da ridurre il consumo di inerti pregiati, all'implementazione di sistemi automatizzati per il rilievo delle condizioni di mobilità sulla rete, che è il primo passo verso una futura gestione ottimizzata della mobilità.

Nel corso del 2020, sono state svolte le attività previste dal Sistema e un ciclo di audit in modalità prevalentemente da remoto presso la Direzione Generale e le Strutture Territoriali.

È stata completata l'attività di revisione delle Istruzioni Operative del Sistema di Gestione Ambientale al fine sia dell'aggiornamento normativo che dell'adeguamento al nuovo format aziendale e sono state svolte le attività propedeutiche alla revisione del sistema documentale in un'ottica di integrazione dei Sistemi.

È in corso l'attività di adeguamento alle procedure della Capogruppo per gli aspetti relativi al Sistema di Gestione Ambientale.

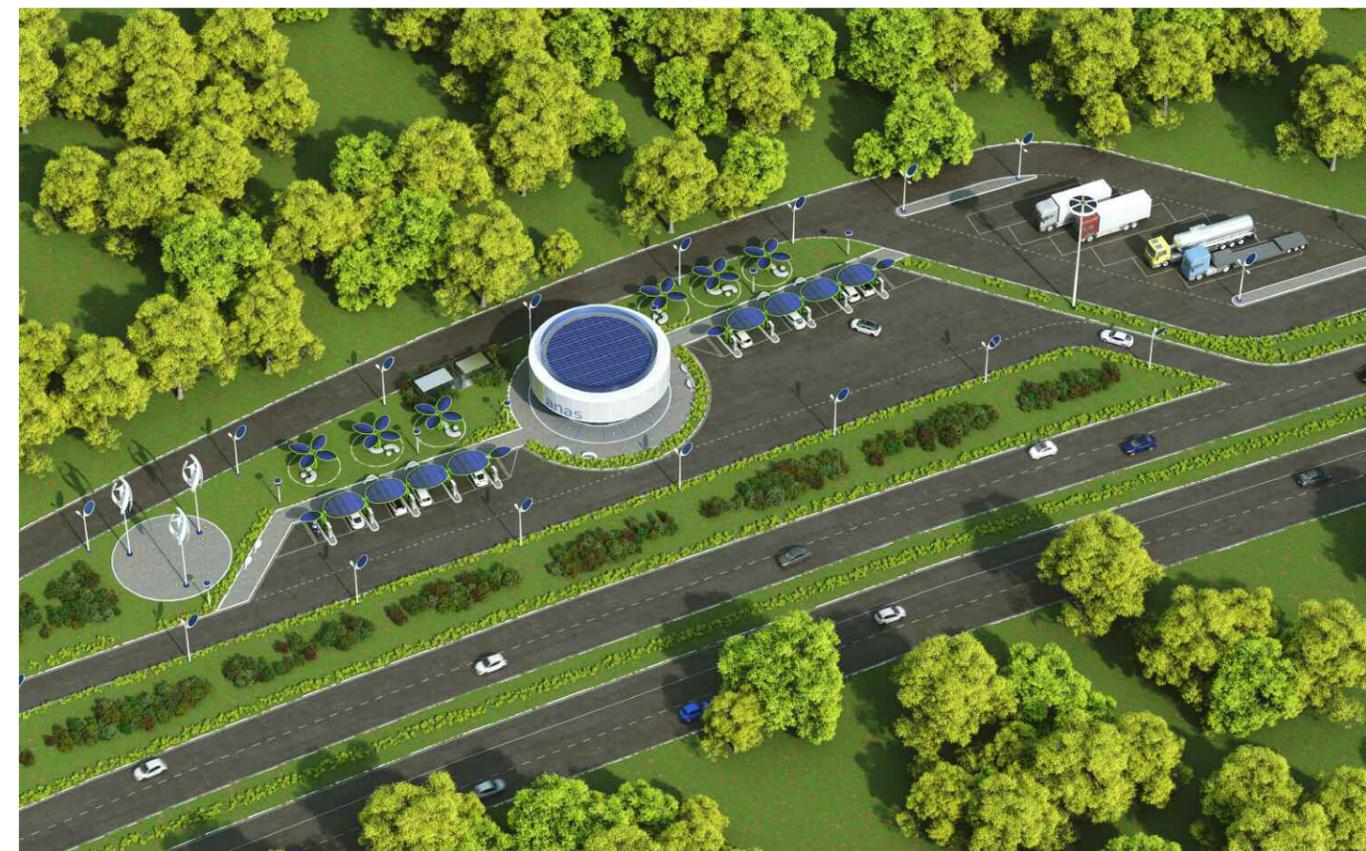
Con riferimento alla misurazione delle performance ambientali si è provveduto, per la redazione del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo FS, alla raccolta e analisi degli indicatori ambientali 2020 (semestrali e annuali).

Sono state svolte le attività propedeutiche alla implementazione dei progetti LIFE SAFE CROSSING e LIFE WOLF ALPS EU in materia di riduzione degli incidenti stradali con la fauna selvatica.

Sempre in materia di progetti europei, al fine di porre le basi per nuovi obiettivi ambientali aziendali:

- sono state svolte, insieme a Sostenibilità, le attività propedeutiche alla partecipazione come Partner di Anas a un finanziamento HORIZON in materia di infrastrutture sostenibili (BISON);
- è stata fornito il supporto tecnico per la partecipazione come Partner di Anas ad un finanziamento LIFE Governance con un'azione in materia di tutela degli impollinatori selvatici durante le fasi di manutenzione del verde insieme al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, WWF, ISPRA, Università degli Studi di Bologna e di Torino, Gruppo Barilla etc..

Sono state svolte le attività previste nell'ambito del Progetto aziendale "Acque di strada" in materia di sistema di raccolta delle acque di prima pioggia.



ANAS SMART ROAD - GREEN ISLAND

CLIENTI

SERVIZI COMMERCIALI E ACCESSI, LICENZE, CONCESSIONI E PUBBLICITÀ

Nel corso del 2020 tutte le Strutture Territoriali, in costante sinergia con le strutture centrali interessate, si sono impegnate assiduamente nel prosieguo dell'attività di bonifica dei dati a sistema e del loro allineamento contabile, preliminare ed essenziale alla corretta fatturazione massiva dei canoni annuali che è stata effettuata nei tempi previsti.

Nel settore della pubblicità stradale, nell'ottica dell'efficientamento delle potenzialità commerciali correlate alle attività istituzionali di Anas (rilascio di provvedimenti autorizzativi o concessori), proseguono le attività legate al progetto del "Riordino dei Mezzi Pubblicitari", sperimentato lungo il tratto veneto della SS 14 "della Venezia Giulia" ed esteso attualmente su scala nazionale lungo tratte stradali di almeno 50 km in tutte le Strutture Territoriali, alcune delle quali hanno già completato il riordino.

L'esperienza positiva maturata relativamente alla razionalizzazione del posizionamento della segnaletica in argomento, nel rispetto assoluto delle norme del vigente Codice della Strada e del relativo Regolamento di Esecuzione di Attuazione, oltre che alle prescrizioni impartite dal Ministero, e dunque nella assoluta tutela della sicurezza della circolazione degli utenti della strada, ha permesso l'individuazione di posizioni aggiuntive atte alla installazione di mezzi pubblicitari da mettere a disposizione sia per il riordino dei mezzi pubblicitari (ex distanze CdS) sia per nuovi cartelli producendo, ove non un incremento di ricavi, almeno il mantenimento delle entrate rendendo possibile il permanere su strada dei mezzi da collocarsi a norma.

Possibilità invece di individuare nuove posizioni da mettere a reddito con l'attuazione e la prosecuzione del progetto di Valorizzazione degli Impianti Pubblicitari sull'intera tratta di SS 309 "Romea", nonché quelle preliminari alla ipotesi di installazione di impianti "green" anche in aree sottoposte a vincoli ambientali giusta stipula di specifici accordi in regime di reciprocità con gli organi competenti (soprintendenza dei beni culturali del Veneto Ente Delta Parco del Po), da estendere anche alle altre Strutture Territoriali.

Prosegue la serrata azione delle Strutture Territoriali nella lotta all'abusivismo pubblicitario, con l'individuazione e la rimozione, in seguito a verbale elevato ai sensi del C.D.S., di impianti non autorizzati e spesso non conformi alle prescrizioni normative. Tale iniziativa è volta a mantenere gli standard di sicurezza stradale nel caso in cui il cartello abusivo fosse non solo posizionato senza autorizzazione ma anche in un punto che pregiudichi la visibilità. Inoltre il controllo puntuale permette di mantenere buoni rapporti con le ditte pubblicitarie intestatarie di autorizzazioni a norma, che spesso vengono danneggiate dall'abusivo non pagante.

Nel settore delle licenze e concessioni è stato presentato un testo di nuovo accordo, che prevede di disciplinare i rapporti relativamente alle norme generali e a quelle di carattere tecnico-amministrativo vavevoli 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 nel sistema informatico di riferimento (SAP RE) aggiornata, riportante una comune ed esatta consistenza delle infrastrutture esistenti sulle strade in gestione. Seguirà, infatti, alla formalizzazione con gli operatori del settore, un aggiornamento condiviso dei database.

Per quanto concerne la materia relativa agli accessi lungo la rete, con riferimento agli aspetti economici (non tecnici) 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 ad Anas dall'utenza/clientela, 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.

In relazione, invece, ad iniziative volte alla informatizzazione dei processi, oltre all'applicativo Web aperto direttamente ai clienti di Pubblicità e attualmente utilizzato dalle ditte accreditate per il monitoraggio delle autorizzazioni risultanti sul database Anas, è stata realizzata e messa in esercizio l'applicazione denominata TTLP (Tempi Tecnici Licenze Concessioni e Pubblicità). Questa applicazione raccoglie e organizza i dati necessari alla quantificazione e al monitoraggio dei tempi di lavorazione delle varie fasi del procedimento di rilascio dei provvedimenti amministrativi relativi alla materia pubblicitaria, con prevista estensione anche alle licenze e concessioni, di competenza delle Strutture Territoriali. L'utilizzo costante dell'applicazione ottimizza e velocizza l'elaborazione mensile dei report dei dati riguardanti i tempi medi amministrativi e tecnici, il numero di pratiche lavorate e in corso di lavorazione, in quanto tutte le elaborazioni sono sviluppate direttamente dall'applicativo anche secondo aggregazioni e standard già predefiniti.

Il monitoraggio della pubblicità avviene anche grazie all'applicativo, con la previsione che tutte le Strutture Territoriali usufruiranno di tale strumento per l'inserimento dei dati sia per pubblicità sia per licenze e concessioni, al fine della creazione di una unica, omogenea e già organizzata archiviazione dei dati, consultabili telematicamente e in tempo reale, per facilitare lo scambio dei dati tra le Strutture Territoriali e la Direzione Generale, nonché per l'ottimizzazione dei tempi di riscontro e per alleggerire il carico di lavoro degli operatori attualmente addetti alla raccolta e allo sviluppo dei dati.

Per quanto riguarda le iniziative economiche si è pubblicata in Gazzetta Ufficiale la rivalutazione, in base all'indice Istat relativo al biennio trascorso, dei tariffari relativi al rimborso delle spese di istruttoria e di sopralluogo sostenute da Anas e finalizzate al rilascio dei provvedimenti concernenti i processi di licenze, concessioni e pubblicità da emanarsi ai sensi del Nuovo Codice della Strada la cui applicazione contribuisce a compensare le spese e a incrementare i ricavi.

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, soprattutto per le aree della A2 'Autostrada del Mediterraneo' si presentava oramai bisognosa di interventi straordinari di ammodernamento, con alcuni impianti realizzati agli inizi degli anni '70. Partito nel corso del 2016, il piano di ammodernamento delle Aree di servizio lungo autostrade in gestione diretta Anas, è giunto al 31 Dicembre 2020 al completamento della prima fase di attuazione nel corso della quale sono state pubblicate in totale 71 procedure di gara di cui 33 per servizi OIL e 27 per servizi RISTORO, mentre 11 procedure hanno riguardato Aree con "gestione unificata" dei servizi OIL/SOTTOPENILINA. Per completezza deve segnalarsi 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". Tutte le procedure di gara hanno interessato in totale 38 aree di servizio dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo", A19 "Palermo-Catania", A90 "Grande Raccordo Anulare di Roma" e A91 "Roma-Fiumicino", sono state ad oggi completate per la quasi totalità delle aree. Nel complesso, nonostante alcune criticità, il mercato delle Società Petrolifere e degli Operatori della Ristorazione Autostradale ha risposto positivamente alla sollecitazione promossa da Anas, aderendo alla strategia proposta di concorrere all'investimento previsto dai progetti di ammodernamento delle Aree.

Nel corso del 2020 sono proseguite le iniziative finalizzate a migliorare la gestione delle Aree di servizio realizzate in pertinenza ai Raccordi Autostradali. In particolare sono in corso le analisi di fattibilità degli adeguamenti previsti per alcuni impianti attualmente in esercizio alle norme tecniche per la caratterizzazione funzionale e geometrica delle Aree di servizio, adottate da Anas con la Circolare n. 3/2008 (Piano delle localizzazioni delle Aree di servizio lungo Autostrade e Raccordi autostradali). Per tali Aree, a seguito di una attività di ricognizione della corrente validità dei titoli originariamente rilasciati dai diversi Uffici territoriali interessati, è stato recentemente avviato il procedimento tecnico-amministrativo propedeutico al rinnovo delle autorizzazioni. Tale attività, svolta di concerto con la funzione tecnica Infrastruttura Stradale, sta interessando in particolare la verifica del dimensionamento delle attuali corsie specializzate e dei progetti di adeguamento volta a volta presentati dagli Operatori interessati. Pertanto, espletate le necessarie verifiche, analizzata la compatibilità dei progetti alle norme tecniche emanate da Anas, gli eventuali rinnovi consentiranno di garantire maggiori standard di sicurezza.

VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE

A seguito della emanazione del D.L. 50/2017, sono state abrogate le disposizioni dettate all'art. 3 comma 115 e ss. del legge 662/1996 (Finanziaria 1997) per la disciplina del trasferimento ad Anas dei beni strumentali dell'allora Ente Nazionale per le Strade. Nelle more di una ridefinizione del quadro normativo di riferimento, sono state comunque adottate misure di valorizzazione del patrimonio immobiliare (fabbricati e terreni) che, pur dichiarati da Anas strumentali alle attività d'istituto, risultano al momento non utilizzati per finalità proprie di esercizio della rete stradale gestita. Detta valorizzazione consiste sostanzialmente nell'adozione di tutte quelle iniziative utili a conservare e incrementare il valore degli immobili attraverso la concessione amministrativa a titolo oneroso verso terzi, così come previsto dalla vigente normativa in materia di immobili pubblici.

Parallelamente all'attività amministrativa, di estrazione dei dati e del censimento, era stata prevista, in collaborazione con Gestione Rete, una Ricognizione degli Immobili al fine della classificazione degli stessi in base alla potenzialità di riuso e valorizzazione, considerando anche lo stato manutentivo, ai dati ambientali relativamente ai vincoli e valutazioni architettoniche e urbanistiche, per procedere alla pubblicazione di bandi specifici per le caratteristiche degli Immobili evidenziate durante i sopralluoghi. Il progetto è stato temporaneamente sospeso a causa dell'emergenza Covid-19, essendo precluse le necessarie attività di sopralluogo in loco.

VALORIZZAZIONE IMPIANTI E SERVIZI TECNOLOGICI

L'evoluzione dello scenario normativo del settore con particolare riferimento al D. Lgs. 1 agosto 2003, n.259 - Codice delle comunicazioni elettroniche - e al D. Lgs. 15 febbraio 2016, n. 33 - c.d. "Decreto fibra" - ha di fatto annullato la possibilità per Anas di richiedere canoni per l'occupazione del sedime in gestione ai fini dell'installazione di reti di telecomunicazioni; quindi si è scelto di operare con iniziative volte a ridurre l'impatto delle minori entrate derivate dal cambio normativo cui sopra, in particolare:

- adottare una innovativa forma di rapporto convenzionale con gli operatori del settore che dia la possibilità ad Anas di farsi soggetto attivo nella realizzazione delle reti di TLC sul proprio sedime, in modo da ottimizzare, sia dal punto di vista economico che di gestione, le operazioni di scavo per la posa di cavi in fibra ottica con le attività istituzionali di manutenzione ricorrente e programmata delle strade e creare la possibilità di produrre utili con il servizio di realizzazione delle infrastrutture offerto agli operatori;
- definire una metodologia che permetterà ad Anas di riscuotere i costi di costruzione delle gallerie oggetto di installazione di impianti da parte degli operatori di telecomunicazioni mobili. Tale metodologia è stata ritenuta conforme alle norme dall'AGCOM e inserita nel nuovo modello di convenzione da proporre agli operatori.

Per quanto riguarda l'implementazione di soluzioni commerciali, si è proceduto alla regolamentazione di rapporti pregressi con operatori di telecomunicazioni mobili mediante la sottoscrizione di scritture private e sono state redatte le linee guida per la commercializzazione di impianti di TLC di proprietà.

TRASPORTI ECCEZIONALI

I dati rilevati nell'esercizio 2020, in analisi comparata con lo stesso periodo del 2019, mostrano complessivamente una riduzione del 14% del numero di autorizzazioni rilasciate, determinato in massima parte dalle proroghe di validità dei titoli autorizzativi disposte, in diversi momenti dell'anno, dall'art. 103, comma 2, D.L. n. 18 del 17 marzo 2020 (convertito in legge dalla L. 27/2020 G.U. n. 110 del 29.04.2020) così come modificato dalla legge 159/2020 di conversione del DL 125/2020, tali disposizioni avranno effetti anche sui risultati del esercizio 2021. Il tempo di rilascio dei provvedimenti autorizzativi è risultato, mediamente, in linea con quello rilevato nel 2019. In particolare, il tempo medio di rilascio per le autorizzazioni per macchine Agricole eccezionali è stato di 8 giorni di calendario (rispetto ai 7,5 dell'esercizio precedente) mentre per le altre tipologie di autorizzazione il valore medio rilevato è stato

di 11,5 giorni di calendario rispetto ai 12,1 giorni di calendario del 2019. La completa digitalizzazione del processo di rilascio delle autorizzazioni, l'automazione delle fasi di protocollazione e di spedizione dei provvedimenti, unitamente alla disponibilità di tutti gli addetti di lavorare anche con dotazioni personali, hanno consentito agli uffici delle Strutture territoriali di garantire la continuità operativa sin dalle prime settimane dell'emergenza sanitaria.

MOBILITÀ SOSTENIBILE

Nell'ambito della gestione dei rapporti con FCI e RCS per la gestione della Convenzione stipulata il 1° agosto 2013 sulle procedure di rilascio dei nullaosta per lo svolgimento delle gare ciclistiche, sono state condivise con Relazioni Esterne e Comunicazione Media le prime istruzioni operative per le Strutture Territoriali finalizzate alla massimizzazione del ritorno di immagine derivante dall'attuazione della convenzione medesima, sia con riferimento alle gare dei professionisti sia alle gare dei non professionisti. Nel gennaio 2020 è stato trasmesso alle Strutture Territoriali l'elenco delle 300 gare non professionistiche previsto dalla Convenzione Anas - FCI - RCS del 2013. L'emergenza Covid19 non ha consentito lo svolgimento di molte delle gare in programma, le principali gare tra professionisti sono state comunque svolte e come previsto dalla Convenzione ANAS-FCI-RCS SPORT, oltre alle consuete attività istituzionali, veicoli e operatori Anas sono stati presenti nel corso di alcune tappe delle principali manifestazioni.

Per quanto concerne le attività di supporto alle Strutture Territoriali nell'ambito dello sviluppo di mobilità sostenibile, con particolare riferimento a quella ciclistica, a seguito delle modifiche introdotte dalla L. 120/2020 di conversione del D.L. 76/2020, all'art. 3 del Codice della Strada, in attesa della emanazione di una nuova specifica regolamentazione tecnica da parte della competente struttura Ministeriale, sono state avviate le prime interlocuzioni con le altre strutture competenti della Direzione Generale.

È continuata l'attività di supporto alle U.O. Service e Patrimonio per il rilascio delle autorizzazioni per l'effettuazione di riprese foto-cinematografiche previo rilascio di nullaosta da parte dell'U.O. Mobilità Sostenibile. A tal riguardo si è provveduto ad aggiornare la modulistica e le tabelle degli oneri di istruttoria e sopralluogo per il rilascio delle autorizzazioni, pubblicandoli sul sito istituzionale.

QUADRO MACROECONOMICO

Già segnata da un marcato rallentamento sul finire del 2019, l'economia mondiale ha sperimentato nel 2020, innescata dalla pandemia, una crisi senza precedenti, senz'altro la più drammatica dalla Grande Depressione.

A partire dai primi mesi dell'anno la rapida diffusione del Covid-19 nelle diverse aree geo-economiche, sia pure con intensità diversa, ha costretto le autorità governative dei vari Stati ad attuare misure restrittive per contenere l'emergenza sanitaria con conseguenze sociali ed economiche molto gravi. Nei mesi estivi, anche a seguito degli interventi di supporto delle autorità monetarie e fiscali, l'economia mondiale ha ripreso fiato con il rimbalzo del PIL nel terzo trimestre, ma la seconda ondata della pandemia ha rappresentato un significativo vincolo alla ripresa economica per via degli effetti delle misure di distanziamento, della chiusura di attività non considerate essenziali e delle restrizioni alla mobilità.

Secondo le ultime valutazioni di Prometeia (dicembre 2020) la contrazione del prodotto interno lordo mondiale per il 2020 si è attestata al 4,5% con un'evidenza maggiore per i paesi industrializzati rispetto alle economie emergenti. Anche il commercio mondiale, dopo un robusto recupero degli scambi nei primi mesi del secondo semestre, ha fatto registrare una contrazione media annua del 9,3%. La carenza di domanda, per il lungo fermo delle attività economiche su scala globale, ha generato un impulso deflazionistico soprattutto nei paesi industrializzati guidato principalmente da uno shock sul lato dell'offerta. Impulso a cui ha contribuito anche la caduta dei corsi petroliferi arrivati ad un minimo di 19 \$ nei primi mesi dell'anno e risaliti successivamente a una quotazione di poco sopra i 40 \$ per barile Brent.

Dati economici mondiali	2020	2019
PIL	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Mondo	(4,5)	3,0
Paesi avanzati	(5,6)	1,6
USA	(3,6)	2,2
Giappone	(6,0)	0,7
Area euro	(7,2)	1,3
Paesi emergenti	(3,6)	3,9
Cina	2,0	6,1
India	(9,9)	5,3
America Latina	(7,6)	0,3
Petrolio (Brent \$ per barile)	42,9	64,2
Commercio mondiale	(9,3)	(0,5)

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020

Tuttavia i recenti sviluppi di vaccini anti Covid-19 promettono barlumi di speranza per l'economia mondiale che, probabilmente, riprenderà slancio dalla primavera del 2021. Il Pil mondiale, secondo le proiezioni di crescita, dovrebbe segnare un aumento intorno al 5% concentrato in pochi paesi, mentre per la maggior parte delle economie mondiali il 2021 non sarà sufficiente a recuperare completamente la caduta generata dalla pandemia.

L'economia americana, dopo il brusco calo delle attività e il drammatico aumento del tasso di disoccupazione nella prima parte dell'anno, ha recuperato significativamente nel secondo semestre grazie alle massicce risposte monetarie e fiscali a protezione di imprese e famiglie. La banca centrale statunitense ha fissato i tassi di interesse in un intervallo compreso tra lo 0 e lo 0,25% fino a quando l'economia non avrà raggiunto la piena occupazione e il tasso di inflazione non si stabilizzerà al 2% nel lungo termine. A fine anno la contrazione del Pil è stata del 3,6%.

In Giappone, le ripercussioni della pandemia da coronavirus hanno colpito l'economia in una fase in cui già mostrava segni di debolezza. Le misure governative per contenere la diffusione del coronavirus hanno avuto un forte impatto sui consumi delle famiglie, sui salari e sull'aumento della disoccupazione. La Banca del Giappone, per contrastare lo shock negativo della pandemia, ha introdotto una serie di misure per fornire liquidità e sostenere i flussi di credito. Complessivamente il decremento del Pil nei dodici mesi si è attestato al 6,0%.



PIEMONTE - ISPEZIONI CON BY BRIDGE SUI VIADOTTI DELLA STRADA STATALE 24 'DEL MONGINEVRO'

La Cina è stato il primo paese dove si è sviluppato il coronavirus ma anche uno tra i primi a contenerlo grazie alle drastiche misure adottate dalle autorità governative. Dopo il violento tracollo del Pil nel primo trimestre (-6,8%) il Governo cinese ha approvato misure di sostegno con l'obiettivo di diminuire le imposte alle imprese e accelerare gli investimenti infrastrutturali favorendo la ripresa economica nei mesi successivi. La ripresa economica ha generato, inoltre, un aumento delle importazioni, ma anche le esportazioni hanno ripreso a crescere soprattutto per la domanda di prodotti nel campo sanitario e di strumenti tecnologici. Su base annua la crescita del Pil cinese è stata, unica tra le maggiori economie, del 2,0% confermandosi come protagonista del ciclo economico mondiale.

Nei paesi dell'area dell'euro, pur con diversa intensità, l'esplosione della pandemia e le conseguenti misure di contenimento adottate nei primi mesi dell'anno, con modalità e tempi differenziati, hanno causato un crollo economico senza precedenti parzialmente attenuato da un recupero nei mesi estivi. L'allentamento delle restrizioni all'attività economica e sociale e l'arrivo di temperature più fredde hanno, però, favorito la violenta seconda ondata del virus determinando un nuovo rallentamento dell'attività economica. Nonostante una rapida risposta politica, sia a livello Ue che a livello di singoli Stati, di sussidio e sostegno destinata, in particolare, a misure di emergenza per finanziare i sistemi sanitari e per compensare lavoratori e imprese colpiti dal blocco delle attività, l'economia ha registrato una recessione del 7,2%. Per quanto riguarda le economie dei principali paesi europei il Pil della Germania è quello che si è contratto di meno (-5,5%), mentre Italia (-9,1), Francia (-9,2%) e Spagna (-11,6%) hanno mostrato un decremento superiore alla media. L'inflazione è rimasta molto bassa in un contesto di debolezza della domanda e di un significativo sottoutilizzo della capacità produttiva nei mercati del lavoro e dei beni e servizi (0,2%).

	2020	2019	2020	2019
	Prodotto interno lordo		Inflazione	
	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	1,3	(7,2)	1,2	0,2
Germania	0,6	(5,5)	1,4	0,4
Francia	1,5	(9,2)	1,3	0,4
Italia	0,3	(9,1)	0,6	(0,1)
Spagna	2,0	(11,6)	0,8	(0,3)

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020

In Italia il progressivo diffondersi, dalla fine di febbraio, dell'epidemia ha determinato un peggioramento del quadro congiunturale già comunque complessivamente caratterizzato da una bassa crescita del 2019.

Il blocco delle attività in numerosi settori dell'industria e dei servizi e le limitazioni alla mobilità delle persone, al fine di contenere la diffusione del virus, ha prodotto effetti dirompenti sull'economia italiana, con conseguenze immediate sulla produzione.

Secondo i dati di contabilità nazionale, nel primo trimestre dell'anno il Pil ha registrato una contrazione del 5,5% segnando arretramenti del valore aggiunto in tutti i principali comparti produttivi. Dopo una flessione ulteriore nel secondo trimestre (-13,0%) nei mesi estivi si sono avuti segnali di ripresa in linea con il processo di riapertura delle attività. Nel terzo trimestre la crescita si è estesa a tutti i comparti economici, sostenuta dal lato della domanda sia dalla componente nazionale che estera, con un deciso rimbalzo (+15,9%) indicando una significativa capacità di recupero della nostra economia. Nel quarto trimestre, tuttavia, a causa del riacutizzarsi della pandemia l'attività è tornata a diminuire (-3,2%). Gli effetti della seconda ondata di contagi e dei conseguenti provvedimenti hanno pesato in misura maggiore sui servizi, mentre la manifattura ne ha risentito di meno.

	2020			
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	(5,5)	(13,0)	15,9	(3,2)
Domanda interna	(4,7)	(11,0)	12,0	(2,7)
Spesa delle famiglie e ISP	(6,8)	(11,5)	12,4	(2,8)
Spesa delle AP	(1,1)	0,3	0,7	0,8
Investimenti fissi lordi	(7,6)	(17,0)	31,3	(3,0)
- costruzioni	(6,7)	(22,2)	45,1	(2,4)
- altri beni di investimento	(8,2)	(12,6)	21,1	(3,5)
Importazioni di beni e servizi	(5,3)	(17,8)	15,9	(1,0)
Esportazioni di beni e servizi	(7,9)	(23,9)	30,7	(3,1)

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2020

Nonostante il considerevole sostegno politico finalizzato ad attutire gli effetti pandemici, il Pil ha segnato un calo significativo, in media annua del 9,1%, rispetto al 2019 influenzato dalla caduta della domanda interna. Anche la domanda estera e le scorte hanno contribuito negativamente ma con intensità ridotta. La debolezza della domanda e la caduta dei prezzi del petrolio e delle materie prime hanno inciso anche sull'andamento dell'inflazione.

RAPPORTI CON LO STATO E ALTRI ENTI LOCALI

Aggiornamento del CdP 2016-2020

L'aggiornamento del Contratto di Programma 2016 - 2020 è stato approvato dal CIPE nella riunione del 24 luglio 2019 con la Delibera n. 36/2019 pubblicata sulla G.U. n. 20 del 25.01.2020. L'iter di approvazione si è perfezionato mediante la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale n. 399 del 17/09/2020 repertoriato al n. 3401 in data 18/10/2020.

La rimodulazione del Contratto di Programma 2016-2020 complessivamente prevede l'attivazione di n. 255 interventi di nuove opere, adeguamenti e messa in sicurezza, completamenti di itinerari per un investimento di circa 20,5 miliardi di euro, a cui si aggiungono 8,2 miliardi di investimenti in manutenzione programmata e ulteriori investimenti per 1,2 miliardi. Il volume complessivo degli investimenti risulta pertanto pari a circa 29,9 miliardi di euro. A fronte di tali investimenti risultano finanziamenti per complessivi 25,2 miliardi di euro, pertanto il fabbisogno residuo ammonta a 4,7 miliardi di euro.

Considerando anche l'ulteriore programmazione attivabile con gli stanziamenti del Fondo Investimenti previsto dalla Legge di Bilancio 2019 (Legge 30 dicembre 2018 n.145 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021" pubblicata sulla G.U. n.302 del 31 dicembre 2018 - Fondi ripartiti con IL D.P.C.M. 11 giugno 2019) per 2,9 miliardi di euro, l'aggiornamento del Piano include investimenti per complessivi 32,8 miliardi di euro. Complessivamente, atteso che il Piano include anche la produzione residua relativa agli interventi in fase di attivazione e in corso di esecuzione afferenti programmazioni antecedenti al Contratto di Programma 2016-2020 per un importo pari a circa 3,2 miliardi di euro, il volume complessivo degli investimenti previsti ammonta a circa 36 miliardi di euro.

Aggiornamento Piano Pluriennale 2016-2020: riepilogo complessivo per tipologia di interventi incluse opere in attivazione / in corso da precedente programmazione

Tipologia Intervento	Totale Piano	% rip. Piano	Valori in €/mln	
			Totale Finanziamenti	Fabbisogno residuo
Adeguamento e messa in sicurezza	6.557,74	21,9%	5.515,43	1.042,31
Completamenti di itinerari	9.262,22	30,9%	6.371,57	2.890,65
Nuove opere	4.669,66	15,6%	3.855,33	814,33
Interventi di Manutenzione Straordinaria	8.247,66	27,5%	8.247,66	-
Altri Investimenti	1.210,76	4,0%	1.210,76	-
Totale	29.948,04	100,0%	25.200,75	4.747,30
Ponti Viadotti e Gallerie - Fondo Investimenti L.B. 2019	2.642,69	-	2.642,69	-
Ripristino viabilità sisma 2016 - Fondo Investimenti L.B. 2019	216,86	-	216,86	-
Totale finanziamenti Fondo Investimenti L.B. 2019	2.859,55	-	2.859,55	-
Totale ind. finanziamenti Fondo Investimenti L.B. 2019	32.807,60	-	28.060,30	4.747,30
Produzione residua al 31.12.2018 opere in attivazione / in corso	3.197,96	-	3.197,96	-
Totale investimenti (incl. in attivazione / in corso)	36.055,55	-	31.258,26	4.747,30

* Include investimenti in tecnologie stradali, applicazioni tecnologiche e Smart Road, fondi progettazione per interventi da inserire nel prossimo Piano, ripristino viabilità danneggiata dal sisma 2016, interventi per accesso al cratere sismico, Piano Cortina 2021 (L 232/2016 art. 1 c. 604), messa in sicurezza dei versanti della SS34, fondo accantonamento Bilancio 2015-2016, Contributo alla Provincia di Belluno.

L'aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 prevede, inoltre, il rinvio del modello di finanziamento con il Corrispettivo Investimenti a partire dal prossimo Contratto di Programma 2021-2025 con conseguente finanziamento degli investimenti per il 2019 - 2020 solo mediante Contributo.

A tale proposito si evidenzia che l'art. 13, comma 5, del Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162 (Decreto Milleproroghe) stabilisce che: "Le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, relative alla definizione del corrispettivo annuale del contratto di programma tra l'Anas S.p.a. e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si applicano a decorrere dal contratto di programma per gli anni 2021-2025".

RAGUSA-CATANIA

Il 17 marzo 2020 il CIPE, con la Delibera n. 1/2020 (Pubblicata in G.U. in data 27 Giugno 2020), ha approvato il cambio di soggetto aggiudicatore dell'itinerario stradale Ragusa-Catania, "Ragusana", da SARC S.r.l. ad Anas S.p.A. nonché il progetto definitivo dell'itinerario stradale Ragusa-Catania, "Ragusana" con caratteristiche autostradali di circa 60 km di lunghezza, progettato dalla società concessionaria SARC S.r.l. L'intervento è stato quindi incluso negli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2016-2020.

LEGGE DI BILANCIO 2020

La legge di Bilancio 2020 (Legge 27 dicembre 2019, n. 160) all' art. 1 comma 14 istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze un fondo (Fondo Investimenti 2020) da ripartire con una dotazione di circa 20,8 miliardi di euro finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese.

Il Comma 24 stabilisce poi che il fondo di cui al comma 14 è ripartito con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza, e che i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di riparto del fondo di cui al primo periodo sono adottati entro il 15 febbraio 2020.

Le risorse di cui al fondo sopra descritto destinate agli investimenti Anas dovrebbero attestarsi su circa 800 milioni di euro.

Il comma 18 inoltre stabilisce che: "Al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026..., è riservato un finanziamento per la realizzazione di interventi nei territori delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e di Bolzano, con riferimento a tutte le aree olimpiche, per un importo 1.000 milioni di euro, a valere sulle risorse di cui al comma 14".

A tal proposito si rappresenta che il Decreto Interministeriale 564 del 7.12.2020 ha stanziato 630 milioni di euro per la realizzazione delle opere di competenza Anas.

PROROGA TERMINI REVOCA FINANZIAMENTI

Con il comma 83 della Legge di Bilancio 2020 sono state apportate delle modifiche al Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e ss.mm.ii. (Decreto Sblocca Italia) che di fatto hanno prorogato al 31.12.2021 i termini per la revoca dei finanziamenti previsti dallo stesso decreto.

DECRETO RILANCIO

Il decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 "Rilancio Italia" (G.U. n. 128 del 19.5.2020) convertito con la legge di Conversione 17 luglio 2020, n. 77 (G.U. n. 180 del 18.7.2020) all'art. 214 ha assegnato ad Anas un contributo fino ad un massimo di 350 milioni al fine di compensare Anas della riduzione delle entrate relative al 2020.

Più specificatamente l'art. 214 stabilisce che:

- 1 A seguito della riduzione della circolazione autostradale conseguente alle misure di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 è autorizzata la spesa di 25 milioni di euro annui dal 2021 al 2034 quale contributo massimo al fine di compensare Anas S.p.A. della riduzione delle entrate relative all'anno 2020 riscosse ai sensi dell'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e integrate dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.
- 2 La misura della compensazione di cui al comma 1 del presente articolo è determinata nei limiti degli stanziamenti annuali di cui al comma 1 con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze da adottarsi entro il 31 marzo 2021, previa acquisizione, entro il 31 gennaio 2021 di una rendicontazione di Anas S.p.A. della riduzione delle entrate di cui al comma 1 per il periodo interessato dalle misure di contenimento e prevenzione di cui al comma 1 riferita al differenziale per lo stesso periodo del livello della circolazione autostradale tra gli anni 2019 e 2020.

A tale proposito si evidenzia che Il Decreto Legge 31 dicembre 2020, n. 183 "Milleproroghe" (G.U. n. 323 del 31.12.2020) coordinato con la legge di conversione 26 febbraio 2021, n. 21, (G.U. 51 del 1.3.2021) ha modificato i termini del metodo di calcolo del contributo compensativo.

Più specificatamente l'art. 13 comma 15 ha disposto che:

"All'articolo 214 del Decreto-Legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) *al comma 1, le parole "riscosse ai sensi dell'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e integrate dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122", sono*

sostituite dalle seguenti "derivanti dalla riscossione dei canoni previsti dall'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, dall'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dall'articolo 19, comma 9-bis, del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e integrate dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122";

b) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. La misura della compensazione di cui al comma 1 del presente articolo è determinata, nei limiti degli stanziamenti annuali di cui al comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze da adottarsi entro il 30 aprile 2021, previa acquisizione, entro il 15 marzo 2021 di una rendicontazione di Anas S.p.A. della riduzione delle entrate di cui al comma 1 riferita, in relazione all'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e all'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, al differenziale del livello della circolazione autostradale tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020 e lo stesso periodo dell'anno 2019 e, in relazione all'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, ed integrate dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 agli importi previsti dal Contratto di programma tra Anas S.p.A. e lo Stato."

Inoltre sempre con l'art. 214 del Decreto Rilancio n 34/2020, al comma 2 bis e 3 bis sono stati assegnati ad Anas:

- 10 milioni di euro per la realizzazione della «SS 42-variante Trescore-Entratico»
- 10 milioni di euro per la realizzazione dell'intervento denominato «Collegamento tra la strada statale n. 11-tangenziale ovest di Milano-variante di Abbiategrasso (tratta A da Magenta ad Albairate-tratta B riqualificazione della strada provinciale 114-tratta C da Abbiategrasso a Vigevano)».

Mentre con l'art. 206 comma 5 bis sono stati assegnati ad Anas 20 milioni di euro per la progettazione di due interventi sulla SS. 4 Salaria: "variante Trisungo-Acquasanta - 2° lotto funzionale dal km 155+000 al km 161+500", e "via Salaria - Realizzazione di strada a quattro corsie dal km 36 al km 54". Le risorse di cui al comma 5 bis sono trasferite all'Anas S.p.A. per le attività di progettazione nonché, per la quota eventualmente residua, per la realizzazione dei medesimi interventi, che sono inseriti nel contratto di programma con l'Anas S.p.A. con priorità di finanziamento e realizzazione.

LEGGE DI BILANCIO 2021

La legge di Bilancio 2021 (Legge 30 dicembre 2020, n. 178) pubblicata in G.U. n. 322 del 30.12.2020 prevede il rifinanziamento delle risorse destinate ai Contratti di Programma Anas (capitolo MIT 7002) per 1.253 milioni di euro nel periodo 2022-2035.



FONDI EUROPEI E PER LA COESIONE

Anas partecipa alla realizzazione delle politiche di coesione dell'Unione europea e dell'Italia per promuovere uno «sviluppo territoriale» più equilibrato e sostenibile. Per l'attuazione delle Programmazioni 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 Anas ha gestito e gestisce i Fondi strutturali europei. Alle risorse europee si aggiungono le risorse nazionali del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020, pensato con finalità di riequilibrio economico e sociale, destinate principalmente alle aree del Mezzogiorno e in misura minore alle aree del Centro Nord, e le risorse destinate ai programmi complementari PAC.

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 Programma Europeo per la Ricerca e l'Innovazione, Life Strumento finanziario per l'Ambiente, Erasmus +).

FONDI EUROPEI

Programma Operativo Nazionale e Programmi Operativi Regionali 2007-2013

Anas ha beneficiato di finanziamenti europei nazionali e regionali nell'ambito della Programmazione 2007-2013 i cui Rapporti Finali di Esecuzione (RFE) sono stati presentati alla Commissione Europea entro il 31 marzo 2017. Per ogni Programma Operativo si riportano gli importi complessivi rendicontati e ammessi:

PROGRAMMA OPERATIVO	Importo complessivo ammesso e rendicontato (migliaia di euro)	Crediti (migliaia di euro)
Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013	208.060	(22.280)
Programma Operativo Nazionale (PON) Sicurezza per lo Sviluppo 2007-2013	5.030	-
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Marche 2007-2013	11.560	-
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Campania 2007-2013	59.980	12.500
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Calabria 2007-2013	275.890	3.400
Programma Operativo Regionale (PO) FESR Sicilia 2007-2013	535.320	-
Totale	1.095.840	(6.380)

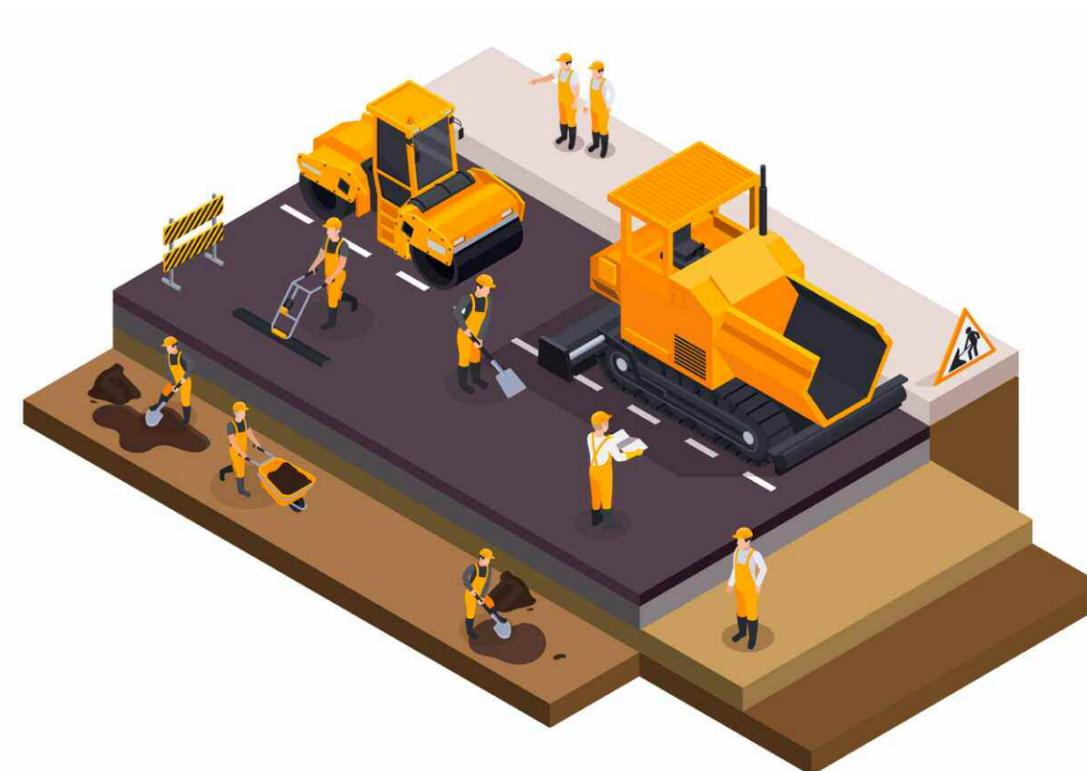
Gli interventi SS 96 Barese Palo del Colle (PON) e SS 268 del Vesuvio Svincolo di Angri (POR Campania), hanno continuato ad essere oggetto di monitoraggio per i procedimenti giudiziari "Dama nera". In particolare, con riferimento all'intervento SS 96 Palo del Colle, il cui procedimento penale non è ancora concluso, l'Autorità di Gestione ha ritenuto di emettere l'Ordine di Recupero delle somme inserite nel PON Reti e Mobilità 2007-2013 (Provvedimento Prot. 9588 del 10/06/2020) a fronte del quale Anas ha presentato ricorso al Tribunale Amministrativo del Lazio. Il recupero ordinato dall'Autorità di Gestione (per 29,99 milioni di euro di contributi versati ad Anas sul rendicontato e ammesso al Programma di 30,65) comporta la restituzione dell'importo di circa 22,28 milioni di euro e la sospensione dell'incasso del saldo del contributo sull'intero Programma di 7,71 milioni di euro.

Programmi Operativi Nazionali e Programmi Operativi Regionali 2014-2020

Anas sta partecipando in qualità di Beneficiario al corrente settennato della Programmazione europea dei Fondi SIE.

Di seguito il riepilogo al 31 dicembre 2020 delle risorse assegnate per gli interventi Anas selezionati nei PON e nei POR:

PON "INFRASTRUTTURE E RETI" 2014-2020	Risorse assegnate (milioni di euro)
1. Smart Road	21
2. Innalzamento livello di servizio SS 193 di Augusta	5,6
3. Svincolo autostradale Porto di Gioia Tauro - Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A2 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	6
4. Porto di Gioia Tauro - Lavori di potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TEN-T. Costruzione del I lotto dell'infrastruttura tra il gate porto GT lato sud e la SS18	19,7
TOTALE	52,30



Con riferimento alla Linea di Azione II.1.2 "Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale", Anas partecipa al Tavolo Centrale e ai Tavoli Tecnici delle Aree Logistiche Integrate, che riuniscono in un confronto operativo i diversi attori (MIT, Regione, porti Autorità portuali, Gestori di interporti, RFI e altri), e rappresentano un luogo di confronto tra il PON, i POR e gli altri strumenti (Patti per lo sviluppo, CIS, POC, PAC, ecc.) impegnati negli stessi obiettivi tematici, nella logica del "fare sistema" e per la costruzione di una strategia unitaria condivisa, finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale. Anas ha apportato il proprio contributo sia in termini di contenuto che di individuazione di interventi stradali strategici ricadenti nelle ALI e di interventi "ultimo miglio", candidabili per il finanziamento.

Intervento	RISORSE ASSEGNATE	RENDICONTAZIONI al 31.12.2020	INCASSI TOTALI al 31.12.2020	CREDITI al 31.12.2020
<i>(migliaia di euro)</i>				
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	9.918,5	9.335,0	583,6
Grande Progetto SS 640 Agrigento Caltanissetta II Tratto (FASE 2) PO FESR Sicilia 2014-2020 (Delibera di Giunta Regionale Sicilia nr. 3660 del 04/12/2018)	284.217,7	284.217,7	284.217,7	-

PROGETTI PON "RICERCA E INNOVAZIONE" 2014-2020 (valori in migliaia di euro)	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Risorse Assegnate	Rendicontazioni al 31.12.2020
SENTINEL "Sistema di Pesatura Dinamica Intelligente per la Gestione del Traffico Pesante"	4.652,2	1.135,0	526,6	398,1
RAFAEL "Risk Analysis and Forecast for Critical Infrastructure in the Apennines Dorsal Regions"	9.279,9	848,8	424,4	-
TEMI MIRATI "Tecnologie e Modelli Innovativi per la Mitigazione del Rischio nelle Infrastrutture Critiche"	4.652,2	1.169,3	584,7	27,8
ECORoads "Barriere innovative per la mitigazione dell'inquinamento acustico e chimico generato dalle strade"	3.848,6	1.919,7	630,2	-
TOTALE	22.433,03	5.072,75	2.165,85	425,87

Piano di Azione Coesione (PAC)

Anas nel corso della sua attività sta beneficiando di finanziamenti anche nell'ambito del Piano di Azione Coesione che, attivato nel 2011 con la rimodulazione della partecipazione nazionale al cofinanziamento dei Fondi Strutturali 2007-2013, sta fornendo le risorse per il completamento degli interventi Anas del PON Reti e Mobilità 2007-2013 e del POR Calabria FESR 2007-2013 e per la realizzazione in Sicilia del Tratto A della strada statale Licodia Eubea.

PAC	Importo ammesso	Rendicontato totale al 31.12.2020	Incassi totali al 31.12.2020	Crediti al 31.12.2020
Piano di Azione Coesione (PAC) Salvaguardia nazionale	251	172	157	15
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Calabria	38	17	-	17
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Sicilia	112	-	-	-
TOTALE (milioni di euro)	402	189	157	32

Nel mese di luglio è stato candidato l'intervento "S.S. 7 - 7 Racc - 407 -106 - Lavori per la realizzazione di un sistema di gestione e monitoraggio in remoto dell'infrastruttura stradale con servizi di informazione all'utenza delle condizioni di percorribilità" (importo 2,65 milioni di euro) per il finanziamento a valere sul PAC I&R 2014-2020, in risposta all'Awiso di Manifestazione di Interesse pubblicato dal MIT con Nota Prot. n. 4101 del 6.03.2020. Sono attese le prime risultanze del processo istruttorio (elenco provvisorio dei progetti valutati) in corso di valutazione da parte del Tavolo permanente della governance del PAC.

FONDO DI SOLIDARIETÀ DELL'UNIONE EUROPEA (FSUE) PER IL PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PER IL RIPRISTINO DELLA VIABILITÀ NEI TERRITORI INTERESSATI DAGLI EVENTI SISMICI 2016

Gli interventi compresi nel Programma di cui Anas è Soggetto Attuatore ai sensi di quanto previsto dall'art. 4 dell'OCDPC n. 408/2016, sono candidati al sostegno dell'Unione Europea a valere sui fondi del Fondo di Solidarietà dell'Unione Europea (FSUE) istituito dal Regolamento (CE) n. 2012/2002, di cui è Beneficiario lo Stato Membro Italia che ne gestisce l'utilizzo attraverso il Dipartimento della Protezione Civile.

Sono stati rendicontati alla Commissione Europea dal Dipartimento della Protezione Civile spese e pagamenti relativi all'attuazione del Piano Sisma da parte di Anas al 06/05/2019, per 48,89 milioni di euro. All'inizio di aprile 2020, causa il periodo emergenziale, è stata sospesa la procedura di verifica da parte della Corte dei Conti Europea avviata nel gennaio dello stesso anno.

FONDI EUROPEI DIRETTI

CEF - Connecting Europe Facility 2014-2020

Il Connecting Europe Facility è il meccanismo europeo istituito con Regolamento (UE) n. 1316/2013 per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione Europea 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 contribuito Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2020 (Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni)	Crediti
CEF-T 2014-2020 Action n° 20 16-IT-TM-0024-S "Rome urban core network node – Enhancement of public transport services and removal of bottlenecks along the Rome bypass" (progetto in partenariato con Roma Servizi per la Mobilità srl)	2,40	1,32	0,66	0,83	0,26	0,15
CEF-T 2014-2020 Action n° 20 16-EU-TM-0044-M URSA MAJOR neo (UMneo) Attività 5.6 Smart Road A19	149,46	10,00	2,00	0,11	0,02	-
CEF-T 2014-2020 Action n° 20 16-EU-TM-0044-M URSA MAJOR neo (UMneo) Attività 3.7 IT S at Villa San Giovanni port	149,46	2,30	0,46	-	-	-
CEF-T 2014-2020 Action n° 20 18-EU-TM-0019-S Saving lives assessing and improving TEN-t road networks safety (SLAIN)	1,87	0,39	0,19	0,08	0,08	-
TOTALE (milioni di euro)	303,19	14,01	3,31	1,02	0,36	0,15

CEF-T 2014-20 Action n° 2016-IT-TM-0024-S "Rome urban core network node – Enhancement of public transport services and removal of bottlenecks along the Rome bypass"

L'azione riguarda l'implementazione di un nuovo assetto della rete di trasporto multimodale nell'area del nodo urbano core di Roma attraverso interventi volti al potenziamento degli svincoli del quadrante sud-est/sud-ovest del GRA, al completamento delle complanari e alla progettazione di itinerari di trasporto pubblico, piste ciclabili e nodi di scambio intermodale. Il progetto è stato presentato da Anas in qualità di Beneficiario coordinatore in partenariato con l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità s.r.l.. La durata del progetto è di 54 mesi dal 02/10/2017 al 31/03/2020. Il 31.03.2020 il progetto si è concluso in linea con il cronoprogramma previsto dal Contratto di Finanziamento. Il Final Report e il Financial Statement sono stati presentati al MIT, nei termini previsti, per l'ottenimento della validazione dello Stato Membro e la successiva sottomissione alla CE/INEA entro il 31.03.2021.

CEF-T 2014-20 Action n° 2016-EU-TM-0044-M "URSA MAJOR neo"

Anas partecipa al Progetto europeo "URSA MAJOR neo" (nell'ambito di un ampio partenariato), volto all'implementazione dei servizi ITS per il traffico merci sulla rete TEN-T e lungo i Corridoi europei della rete centrale, attraverso:

- l'attività 5.6 "Smart Road A19", con l'obiettivo di implementare la tecnologia "Smart Road" sulla Autostrada A19 Palermo – Catania, che è parte del Corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo;
- l'attività 3.7 "ITS at Villa San Giovanni port", volta ad implementare un sistema di monitoraggio del traffico in tempo reale nelle principali strade in prossimità del porto di Villa San Giovanni. Anas è subentrata nello svolgimento di tale attività all'Autorità portuale di Gioia Tauro e il suo ruolo nel progetto è stato formalizzato attraverso l'approvazione, da parte della CE/INEA in data 21.08.2020, della richiesta di amendment del Contratto di finanziamento, che ha consentito tra l'altro lo slittamento della data conclusiva dell'Action dal 31.12.2020 al 31.12.2022.

Sono in corso le attività relative alla predisposizione dell'Action Status Report (ASR)2021 – che dovrà essere presentato alla CE/INEA entro il mese di marzo p.v. - relative allo stato di avanzamento delle attività tecnico finanziarie dei progetti di competenza Anas.

CEF-T 2014-20 Action n° 2018- EU-TM-0019-S SLAIN "Saving lives assessing and improving TEN-t road networks safety"

Il progetto consiste in uno studio volto a valutare la gestione delle prestazioni di sicurezza della rete TEN-T core in Europa coordinato dalla European Road Assessment Association (EuroRAP) in qualità di Beneficiario coordinatore, insieme ad un ampio partenariato europeo. Per la parte di competenza Anas le attività riguardano principalmente la mappatura della sicurezza e dei rischi della rete TEN-T core in gestione Anas la predisposizione di un piano di investimento per il miglioramento della sicurezza della rete, l'elaborazione di relazioni tecniche per la CE sullo stato della sicurezza e delle relative azioni da intraprendere e il riesame tecnico delle norme in materia di segnaletica stradale. Il progetto è stato avviato in data 01/04/2019 e si concluderà il 31/03/2021. Nel mese di dicembre 2020, i coordinatori hanno presentato alla CE/INEA una richiesta di amendment del Contratto di finanziamento volta, tra l'altro, all'estensione della durata del progetto sino al 31/07/2021.

Horizon 2020

Horizon 2020 è il Programma Quadro europeo per la Ricerca e l'Innovazione istituito con Regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013. Anas partecipa a tale Programma con un progetto.

PROGETTI	IMPORTO COMPLESSIVO AMMESSO	IMPORTO AMMESSO QUOTA ANAS	IMPORTO CONTRIBUTO QUOTA ANAS	RENDICONTAZIONI al 31.12.2020 (Final Report)	INCASSI QUOTA ANAS (Anticipazioni)	CREDITI
Infra4Dfuture "Infrastructure Innovation for the Future"	1,20	0,06	0,06	0,06	0,05	0,01
BISON "Biodiversity and Infrastructure Synergies and Opportunities for European transportation Networks"	3,37	0,03	-	-	-	-
TOTALE (MILIONI DI EURO)	4,58	0,10	0,06	0,06	0,05	0,01

Programma per l'Ambiente e l'Azione per il Clima - LIFE 2007-2013 e LIFE 2014-2020

L'Unione europea eroga finanziamenti a progetti in materia di ambiente, conservazione della natura e clima tramite il programma LIFE.

PROGETTI	IMPORTO COMPLESSIVO AMMESSO	IMPORTO AMMESSO QUOTA ANAS	IMPORTO CONTRIBUTO QUOTA ANAS	RENDICONTAZIONI al 31.12.2020 (Final Report)	INCASSI QUOTA ANAS	CREDITI
Dynamic Acoustic Mapping - Development of low cost sensor networks for real time noise mapping (LIFE13 ENV/IT/001254)	2,29	0,89	0,38	0,90	0,40	-
TOTALE (MILIONI DI EURO)	2,29	0,89	0,38	0,90	0,40	-

Anas ha proseguito le attività di Stakeholder di LIFE "WolfAlps" e LIFE "Prevention of Animal-Vehicle Collisions: Demonstrations of Best Practice Targeting Priority Species in SE Europe", iniziative relative agli attraversamenti stradali da fauna selvatica.

Programma ERASMUS+ 2014-2020

Nel 2020 sono proseguite le attività nell'ambito del progetto cofinanziato dal Programma Erasmus+ 2014-2020 di Master europeo in Architettura e Archeologia, sviluppato dal partenariato guidato dall'Università Sapienza di Roma, cui Anas partecipa in qualità di Associated Partner per l'erogazione di borse di studio agli studenti ammessi a beneficiarne attraverso un percorso formativo - *stage* - nelle aziende coinvolte. Il Master è finanziato con fondi europei per l'importo complessivo di 3,5 milioni di euro, erogati attraverso borse di studio.

Corridoi Europei della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T)

Nel corso del 2020 Anas ha continuato a supportare il MIT nell'attività relativa alla definizione dei Piani di Lavoro relativi ai Corridoi TEN-T di cui all'art. 45 del Reg. (UE) n. 1315/2013 redatti e monitorati dai Coordinatori europei attraverso il coinvolgimento degli Stati membri, al fine di promuovere le opportunità di finanziamento per le attività di progettazione e lavori relative alle infrastrutture stradali Anas inserite negli allineamenti dei tre Corridoi Ten-T di interesse aziendale (Scandinavia-Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Mediterraneo).

CEDR - Conferenza Europea dei Direttori delle Strade

Anas ha continuato a svolgere con impegno il ruolo di rappresentanza all'interno degli Organi statutari (Governing Board e Executive Board) e dei Gruppi di Lavoro del CEDR, dedicandosi alla definizione del nuovo Action Plan 2021-2023 con l'individuazione dei temi di maggiore interesse aziendale e alla definizione delle aree di interesse per le quali destinare le risorse del Piano Transnazionale della Ricerca del CEDR a valere sul quale sono pubblicati i bandi di finanziamento. Nel corso del 2020, in considerazione dell'emergenza Covid-19, le attività sono proseguite on-line; in particolare l'Associazione si è fatta promotrice di webinar sui principali temi di interesse delle Amministrazioni stradali.

Fondo Sviluppo e Coesione

Nel corso del 2020 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) PON/PAC/FSC 2014-2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come stabilito dal Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo (Si.Ge.Co), approvato da ACT-NUVEC con Rapporto definitivo Cod. NUVEC 61023 nota ACT n. 12632 del 30.07.2019, Agg. Agosto 2020.

Nell'ambito delle previsioni del D.L. 34/2020 ("Decreto rilancio") secondo cui è possibile destinare le risorse FSC ad interventi connessi a fronteggiare l'emergenza conseguente alla pandemia da COVID-19, nella seduta del 22 luglio 2020 la Cabina di regia FSC ha approvato il defanziamento di n. 14 interventi Anas con copertura finanziaria FSC complessiva pari a 1.232.900.000 euro. Su tale importo sono state salvaguardate le spese relative alla progettazione per 150.900.000 euro, afferenti sia a tali interventi sia a n. 5 nuovi interventi (per 62.400.000 euro), liberando in tal modo risorse per un totale di 1.082.000.000 euro. L'importo dei fondi FSC per Anas è variato quindi da 6.696.279.827 euro a 5.614.279.827 euro.

Ad ottobre 2020 è stata avanzata una prima richiesta di anticipazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente a n. 141 interventi, per un totale di 555.187.982,69 euro, pari al 10% dell'importo assegnato per i singoli interventi. A novembre 2020 si è proceduto ad una seconda richiesta di anticipazione relativamente alle n. 5 nuove progettazioni da riprogrammazione legata all'emergenza sanitaria, per un totale di 6.240.000 euro. Sono stati validati all'interno del Sistema di Monitoraggio Unitario i dati relativi a n. 146 interventi per un importo totale di 5.614.279.827 euro e si è proceduto all'aggiornamento dei relativi fascicoli di progetto.

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 rinvenuti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e 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".

Conto economico riclassificato

Valori in €/milioni

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione	%
Ricavi operativi	2.343,08	2.163,47	179,61	8%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.316,74	2.129,76	186,98	9%
Altri proventi	26,34	33,70	(7,37)	-22%
Costi operativi	(2.175,10)	(2.035,40)	(139,71)	7%
Costo del personale	(431,71)	(422,64)	(9,07)	2%
Altri costi netti	(1.743,39)	(1.612,76)	(130,64)	8%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	167,97	128,07	39,90	31%
Ammortamenti	(164,03)	(163,31)	(0,72)	0%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(23,58)	9,98	(35,55)	<-100%
Accantonamenti	-	-	-	0%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(19,63)	(25,26)	5,63	-22%
Proventi e oneri finanziari	(149,22)	(46,09)	(103,13)	>100%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(168,86)	(71,35)	(97,51)	>100%
Imposte sul reddito	(0,10)	10,58	(10,68)	<-100%
Accantonamento a Fondo Rischi	0,19	(10,37)	10,56	<-100%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	(168,76)	(71,14)	(97,63)	>100%
RISULTATO NETTO DI PERIODO	(168,76)	(71,14)	(97,63)	>100%

Stato patrimoniale riclassificato

Valori in €/milioni

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione	%
Capitale circolante netto gestionale	(332,79)	(546,50)	213,71	-39%
Altre attività nette	732,28	762,45	(30,17)	-4%
Capitale circolante	399,49	215,95	183,54	85%
Immobilizzazioni tecniche	1.773,67	1.881,59	(107,92)	-6%
Partecipazioni	715,40	559,45	155,96	28%
Capitale immobilizzato netto	2.489,08	2.441,04	48,04	2%
TFR	(28,50)	(28,65)	0,15	-1%
Altri fondi	(1.479,68)	(1.803,40)	323,72	-18%
TFR e altri fondi	(1.508,18)	(1.832,05)	323,87	-18%
Attività/(Passività) nette detenute per la vendita	-	236,07	(236,07)	-100%
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.380,39	1.061,01	319,38	30%
Posizione finanziaria netta a breve	(698,08)	(1.259,49)	561,41	-45%
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(363,19)	(290,71)	(72,47)	25%
Posizione finanziaria netta	(1.061,27)	(1.550,20)	488,93	-32%
Mezzi propri	2.441,66	2.611,21	(169,55)	-6%
TOTALE COPERTURE	1.380,39	1.061,01	319,38	30%

ANDAMENTO DELLA GESTIONE FINANZIARIA

L'anno 2020 è stato caratterizzato da un incremento dell'indebitamento bancario medio rispetto a quanto rilevato nel corso dell'anno precedente, con particolare riferimento al secondo semestre dell'anno. L'incremento dell'indebitamento è riconducibile in via esclusiva all'introduzione della novità normativa contenuta nell'art. 207, comma 1, del Decreto Rilancio n. 34/2020, che ha previsto la possibilità di innalzare sino al 30% il valore dell'anticipazione contrattuale da riconoscere in favore dell'impresa appaltatrici.

Le attività di rendicontazione poste in essere nel secondo semestre 2020 a valere sui 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, e i conseguenti incassi hanno consentito, attraverso la rendicontazione anche di parte delle anticipazioni contrattuali disposte a valere di contributi ministeriali, di ridurre in modo considerevole l'esposizione aziendale nei confronti del sistema creditizio di breve periodo, riportando i valori dell'indebitamento bancario in linea all'anno precedente.

A tale proposito si rappresenta che nel corso dell'anno 2020 si è provveduto alla formalizzazione di n. 4 richieste di erogazione verso lo Stato, con riferimento ai soli contributi confluiti nel Fondo Unico, a fronte delle quali gli incassi complessivamente realizzati alla data del 31 dicembre 2020 ammontano a circa 1.316 milioni di euro, a fronte di circa 627 milioni di euro del 2019.

Si fornisce di seguito un prospetto riepilogativo dei versamenti per cassa dei contributi statali e di origine comunitaria, realizzati nel corso dell'anno 2020 sul conto Anas intrattenuto presso Banca d'Italia:

Valori in €/mln

TIPOLOGIA CONTRIBUTI	Incassi
Fondo Unico	1.316,43
Contributi Pluriennali No Fondo Unico	38,21
FSC ex FAS No Fondo Unico	62,74
Contributi Comunitari	40,97
Ponti sul PO	10,00
Altri Contributi MIT	0,48
Totale	1.468,83

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 al 31 dicembre 2020			Pagamenti al 31 dicembre 2020		
	Lavori + SAD	O.I.	Totale	Lavori + SAD	O.I.	Totale
Contratti di Programma	300,35	35,61	335,96	279,27	29,97	309,24
Programma Ponti Viadotti e Gallerie	21,10	5,30	26,40	17,63	3,07	20,70
Contributi pluriennali	254,21	26,06	280,27	243,25	27,11	270,36
Sisma Italia Centrale	38,34	4,97	43,31	33,98	4,53	38,51
Fondo Infrastrutture 2018 - Sisma	0,79	0,09	0,88	-	-	-
Fondo Infrastrutture 2019 - Sisma	0,12	0,04	0,16	-	-	-
Mondiali Sci Cortina	5,99	0,73	6,72	3,60	0,42	4,02
Contributi Vari	7,72	1,97	9,69	6,32	0,76	7,08
Deflazione Contenzioso	9,89	-	9,89	10,13	-	10,13
Fondo Infrastrutture 2017 - Rifinanziamento CDP 2016-2020	423,18	61,09	484,27	300,16	39,74	339,90
Sblocca Italia	1,40	0,08	1,48	13,22	1,51	14,73
Asse Autostradale SARC	6,95	0,94	7,89	2,57	0,38	2,95
Strade dismesse dalle regioni	4,54	0,74	5,28	3,66	0,60	4,26
Fondo Infrastrutture 2017 - Strade dismesse dalle regioni	62,68	8,50	71,18	74,88	9,67	84,55
Fondo Infrastrutture 2018 - Strade dismesse dalle regioni	9,27	1,28	10,55	11,86	1,33	13,19
Fondo Infrastrutture 2018 - Completamento Itinerari	20,24	2,26	22,50	19,02	2,05	21,07
Fondo Infrastrutture 2018 - Programma Ponti Viadotti e Gallerie	-	-	-	0,04	0,00	0,04
Fondo Infrastrutture 2019 - Programma Ponti Viadotti e Gallerie	-	-	-	-	-	-
TOTALE	1.166,77	149,66	1.316,43	1.019,59	121,15	1.140,74

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

Nel corso dell'anno 2020, in considerazione delle procedure di selezione competitive realizzate nel 2019 che hanno consentito il rinnovo delle convenzioni in essere con i tre Istituti bancari aventi ad 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) per una durata annuale con facoltà di rinnovo automatico di un anno, da utilizzare sotto forma di scoperto di c/c a titolo di elasticità di cassa, in assenza di disdetta da parte delle banche, si è realizzato il rinnovo delle citate convenzioni bancarie per la durata di un anno. 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 operazioni di factoring.

A fine anno 2020, in prossimità della scadenza delle convenzioni in essere, si è provveduto a porre in essere le attività per selezionare gli Istituti con i quali stipulare le nuove convenzioni a partire dall'anno 2021 per i servizi di c/c aziendale. Si fa presente che, nel corso dell'anno in corso, l'indebitamento medio a breve termine è stato pari a circa 624 milioni di euro. Gli interessi passivi maturati sono stati pari a circa 3,8 milioni di euro, di cui 2,6 milioni di euro maturati su utilizzi di scoperti di c/c, 0,6 milioni di euro per oneri finanziari su mutui e 0,6 milioni di euro su finanziamenti a breve termine (denaro caldo). Gli interessi attivi, essenzialmente riconducibili alla liquidità di cui all'ex FCG, stati pari a circa 0,6 milioni di euro.

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

Si conferma che nel corso del 2020 Anas ha regolarmente provveduto a trasmettere i dati richiesti ai sensi delle seguenti norme:

- art. 18 del DL 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.

FATTORI DI RISCHIO

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 Capogruppo 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 (Dirigente Preposto, Risk Management, Compliance, 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 Auditing 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 (CRO) di Anas, avvalendosi della struttura di Risk Management (RM), assicura la progettazione, l'implementazione, 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.

RISCHI DI ANAS

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, commerciale, eccetera), 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 ha promosso numerose iniziative volte ad assicurare adeguata sensibilità e professionalità per l'identificazione e analisi dei rischi nonché per la definizione ed attuazione di azioni di mitigazione e piani di trattamento.

Come riferito nelle precedenti informative, a luglio 2018 è stato concluso il primo assessment dei rischi di Anas, sviluppato soprattutto a livello direzionale con metodo bottom-up, attraverso 52 interviste condotte con i process owners, individuati nei responsabili delle strutture di 1° livello, e integrato con un focus group costituito da 6 rappresentanti delle strutture territoriali (al quale hanno partecipato 6 dirigenti provenienti da aree geografiche diverse: 2 responsabili di Coordinamento Territoriale, 2 responsabili di Area Compartimentale, 2 responsabili di Supporto Amministrativo e Gestionale, sulla base dell'allora vigente modello organizzativo).

Il risk assessment ha consentito l'individuazione di 115 rischi, di cui 22 classificati come "top" (o di livello alto, con score compreso tra 10 e 25) e 24 inseriti in "watching area" (o di livello medio, con score compreso tra 8 e 9). Per ciascuno di essi sono state individuate una o più azioni di mitigazione (a titolo

di esempio: rafforzamento dell'organico, formazione del personale, implementazione di sistemi informativi, interventi regolatori, stipula di polizze assicurative, ottenimento di certificazioni di qualità, eccetera).

Nei mesi di ottobre e novembre 2019, è stato svolto il primo monitoraggio delle azioni di mitigazione collegate ai top risk, attraverso incontri con gli action owners e i loro referenti, nel corso dei quali sono state assunte informazioni relative allo stato di avanzamento delle attività, acquisendo contestualmente la documentazione necessaria per la verifica dello stato di attuazione. Nei casi in cui sono stati rilevati ritardi rispetto al cronoprogramma, si è provveduto ad acquisire e valutare le relative giustificazioni, operare interventi nei confronti delle strutture competenti (ove ravvisata la necessità) e redigere un nuovo cronoprogramma. Gli esiti raccolti hanno evidenziato una percentuale di completamento delle azioni pari al 64%.

Da maggio a novembre 2020 è stato svolto (da "remoto", a causa dell'emergenza pandemica) un nuovo assessment, stavolta mirato alla individuazione dei rischi afferenti il territorio, con il coinvolgimento dei Responsabili ST, RAAG, RAGR, RANO, e la partecipazione delle figure più "operative" delle aree tecniche e amministrative (DL, RUP, Capi Centro, Capi Nucleo, Controller, Responsabile Service e Patrimonio, eccetera).

Ogni incontro, organizzato su due giornate, comprendeva una fase introduttiva finalizzata alla presentazione del progetto di enterprise risk management di Anas e quindi alla diffusione della "cultura del rischio", e una fase operativa dedicata all'aggiornamento del catalogo dei rischi attraverso l'esame e la valutazione di rischi selezionati dal catalogo, raccogliendo le sensibilità del territorio riguardo, innanzitutto, l'attribuibilità del rischio agli specifici processi territoriali, quindi l'individuazione delle cause e delle conseguenze, la valutazione delle misure di impatto e probabilità (per la determinazione dello score), e infine la definizione delle azioni di mitigazione.

Nel corso dell'assessment sono stati individuati nuovi rischi riguardanti calamità naturali, emergenze sanitarie, fenomeni corruttivi, possibili inadempimenti negli obblighi informativi verso ANAC e abusivismo pubblicitario, nonché sono state identificate nuove azioni di trattamento.

La presente relazione, dunque, si riferisce ai rischi individuati con l'assessment svolto nel 2018 e integrato con le risultanze emerse nel 2020.

RISCHI DI REGOLAMENTAZIONE

I rischi di regolamentazione fanno riferimento alle variazioni che possono intervenire nella normativa producendo effetti significativi sull'economicità di un'impresa o di un settore (c.d. "regulatory risk").

Anas opera in un contesto fortemente regolamentato, dove 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.

RISCHI DI COMPLIANCE

Il rischio di compliance consiste nella possibilità di incorrere in sanzioni economiche o danni reputazionali in conseguenza di violazioni normative. Ne sono esempio i rischi legati:

- al mancato adeguamento alla normativa in materia di “privacy”; Anas, in stretto coordinamento con la Capogruppo, nel rispetto delle disposizioni del Regolamento UE 2016/679 (General Data Protection Regulation – GDPR) ha predisposto il registro informatizzato dei trattamenti, ha valutato i rischi connessi alla violazione dei dati personali, ha istituito la struttura organizzativa “Privacy Compliance” e ha nominato il proprio Data Protection Officer;
- alla mancata o non completa attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza delle gallerie (decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, “Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea”); a riguardo è stato predisposto uno specifico cronoprogramma degli interventi da realizzare;
- alla mancata o ritardata attuazione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR), strumento di programmazione che la vigente normativa richiede agli enti gestori di infrastrutture di trasporto e che consiste nell’individuazione delle aree con criticità acustiche e nella definizione degli interventi di mitigazione e risanamento, secondo un ordine di priorità, i cui criteri di calcolo sono specificati nel DM Ambiente del 29/11/2000. Il piano è stato redatto e consegnato agli Enti Locali interessati e, per l’approvazione, al Ministero dell’Ambiente. Inoltre è stato richiesto al MIT, nella rimodulazione del Contratto di Programma, di inserire una voce di finanziamento per il rumore pari a circa 100 mln/euro che consentirà la realizzazione degli interventi con più alti livelli di priorità;
- alla selezione dei fornitori, cui si fa fronte attraverso un articolato sistema procedurale interno;
- 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;
- all’ambiente. A tal fine Anas promuove comportamenti responsabili orientati al rispetto e alla salvaguardia dell’ambiente e costituisce gruppi di lavoro per lo studio e l’avvio di iniziative nello specifico settore.

RISCHI LEGALI E CONTRATTUALI

I rischi legali e contrattuali derivano prevalentemente dai contenziosi in essere con diverse parti quali, ad esempio, imprese esecutrici o partecipanti alle procedure di gara, fornitori, soggetti terzi, e infine il 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 OPERATIVI

I rischi operativi più significativi sono quelli connessi alla progettazione, all’esecuzione dei lavori e 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 tenere sotto controllo questi rischi, sono state potenziate le attività di monitoraggio dei cantieri da parte delle figure preposte ed è stata creata una specifica Unità per l’analisi delle riserve.

I secondi sono relativi principalmente alle attività di manutenzione ordinaria di strade e autostrade. Si pensi, per esempio, al rilevante rischio relativo alla sicurezza delle opere d’arte, per la cui mitigazione sono in corso di realizzazione specifici programmi di potenziamento dell’attività di sorveglianza e di ispezione.

Rientra nei rischi connessi all’esercizio della rete quello di responsabilità civile per danni agli utenti, per il quale stipula un’apposita copertura assicurativa relativa all’intera rete stradale. Inoltre quelli relativi alla gestione di licenze e concessioni, pubblicità, trasporti eccezionali, *royalties*, tra i quali il più rilevante è il rischio di credito commerciale, la cui gestione è resa complessa dall’elevato numero di soggetti debitori. Anche i rischi legati alle calamità naturali e all’emergenza sanitaria possono avere impatto sull’operatività e sul corretto funzionamento delle attività di esercizio: le azioni di mitigazione adottate (principalmente di carattere organizzativo) tendono a ridurre la dimensione dell’impatto.

RISCHI IT E CYBER

Hardware e software utilizzati da Anas sono esposti a errori di programmazione, eventi naturali e, in maniera sempre più importante, attacchi cyber. Al fine di assicurare continuità nella disponibilità dei dati e sistemi, Anas si è dotata di misure di prevenzione e sistemi di backup. Inoltre sta implementando una specifica unità organizzativa dedicata alla cyber security.

RISCHI SOCIALI E RELATIVI ALLA TUTELA DEI DIRITTI UMANI

Il Codice Etico e la Carta dei Valori sintetizzano i diritti e doveri fondamentali attraverso i quali Anas dichiara le proprie responsabilità e gli impegni verso gli stakeholder interni ed esterni. Tali principi sono costantemente e attentamente monitorati, e oggetto di continua sensibilizzazione. Nel corso dell’esercizio non si sono registrati episodi legati a pratiche discriminatorie (per etnia, nazionalità, opinioni politiche, religione, sesso, età, diversa abilità, orientamento sessuale, condizioni personali o sociali) nei confronti di stakeholder interni e/o esterni. Anas, inoltre, consapevole dell’importanza dei fornitori nella complessiva mitigazione dei rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani, richiede all’appaltatore di osservare le leggi sul lavoro e sulla previdenza sociale, gli obblighi in materia di sicurezza e di igiene del lavoro, e le prescrizioni del Codice Etico.

RISCHI RELATIVI ALLA CORRUZIONE

Anas nella conduzione del *business* si ispira ai principi di integrità, legalità ed etica, richiamati sia nel proprio Codice Etico che in quello della Capogruppo.

Il percorso di contrasto dei fenomeni della corruzione e dell'illegalità è stato intrapreso da tempo, assicurando gli adempimenti previsti dalla Legge 190/2012 e dai decreti legislativi 33/2013 e 39/2013, nonché con l'adozione del Modello 231 (recentemente aggiornato) e l'adesione 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 annualmente le "Misure Integrative di quelle adottate ai sensi del D. lgs. 231/01", nelle quali, con riferimento ai processi a maggiore rischio corruzione, sono considerate sia le condotte rilevanti sotto il profilo penalistico sia quelle di mala gestio e di malfunzionamento (cd. corruzione atipica), nonché sono riportati gli specifici presidi adottati per la loro prevenzione/individuazione.

Al fine di sensibilizzare tutto il personale su questi temi, sono state adottate diverse iniziative, tra cui una specifica attività di formazione per il top management, la realizzazione di un video divulgativo, la pubblicazione di clip esplicative sui reati presi in considerazione nelle Misure Integrative e la programmazione di incontri con il personale che opera nei settori a maggior rischio corruzione.

Infine si segnala l'attività dell'unità Accordi di Sicurezza della Direzione Tutela Aziendale che monitora sistematicamente l'adempimento delle clausole contrattuali prescritte dalla legislazione antimafia per il contrasto all'infiltrazione mafiosa negli appalti di opere prioritarie.

RISCHIO PAESE

Negli ultimi anni Anas ha avviato un'attività di sviluppo estero del proprio *business*, anche avvalendosi di partners stranieri. Questa attività comporta un cambiamento nel profilo di rischio e espone il Gruppo Anas al cosiddetto "rischio Paese", di natura macro-economica e finanziaria, regolatoria e di mercato, geopolitica e sociale, per fronteggiare il quale sono in corso di progettazione e realizzazione diverse iniziative da parte delle funzioni competenti.

INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE

Durante il 2020, sono stati approvati n° 34 progetti per un importo complessivo di circa 3.809 milioni di euro.

Si riporta di seguito il prospetto delle approvazioni relative al 2020, suddiviso per livello progettuale e area geografica, e il relativo confronto con i dati dell'esercizio 2019.

PROGETTAZIONI APPROVATE				
	31.12.2019		31.12.2020	
Livello di progettazione	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Fattibilità Tecnico Economica	5	451,79	6	1.142,82
Definitivo	5	1.745,66	13	278,31
Esecutivo	6	360,97	15	2.388,04
Totale	16	2.558,42	34	3.809,17

PROGETTAZIONI APPROVATE				
	31.12.2019		31.12.2020	
Area Geografica	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Nord	6	1.196,72	7	636,25
Centro	7	633,95	10	1.320,43
Sud	3	727,75	17	1.852,49
Totale	16	2.558,42	34	3.809,17

Nel corso del 2020 sono state sviluppate attività in relazione a 135 interventi a vari livelli di avanzamento progettuale, per un valore complessivo di circa 16,7 miliardi di euro. 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.

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 riportano a seguire i prospetti relativi alle principali attività svolte nel corso del 2020 confrontate con i dati relativi all'esercizio dell'anno 2019.

Attività Svolte su progetti di Fattibilità tecnico economica	31.12.2019		31.12.2020	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	20	2.365,28	9	1.402,66
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	3	499,50	5	920
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	1	60,00	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	0	0,00	0	0,00
Totale	24	2.924,78	14	2.322,66

Attività Svolte su progetti definitivi	31.12.2019		31.12.2020	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	22	1.612,53	21	1.740,81
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	38	4.389,05	62	7.835,62
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	0	0,00	1	164,00
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	4	241,88	3	202,06
Progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas	0	0,00	1	46,11
Totale	64	6.243,46	88	9.988,60

Attività Svolte su progetti esecutivi	31.12.2019		31.12.2020	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	5	427,29	3	171,51
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	18	1.853,81	24	2.728,66
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	1	7,61	2	16,44
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	4	1.501,58	3	1.413,25
Progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas	0	0,00	1	113,94
Totale	28	3.790,29	33	4.443,80

PROCEDURE DI GARA E CONTRATTUALIZZAZIONE

Procedure di gara in corso al 31 dicembre 2020

Alla data del 31 dicembre 2020 erano in corso 337 gare per l'affidamento di 664 lotti avviati dalla Direzione Generale di cui:

- 21 gare per 21 lotti per la realizzazione di Nuove Opere per un importo complessivo a base d'asta di 1,7 miliardi di euro. Rispetto all'anno precedente non si registrano variazioni dell'importo a base d'appalto delle gare in corso mentre il numero delle gare è aumentato del 31% (da 16 a 21 gare);
- 264 gare per 490 lotti per lavori di Manutenzione Programmata per un importo complessivo a base d'asta di 7,6 miliardi di euro. Rispetto all'anno precedente l'importo delle gare in corso è aumentato dell'80% (+3,4 miliardi di euro rispetto al 2019), anche il numero dei lotti si è incrementato passando da 305 a 490 lotti (+60%);
- 43 gare per 134 lotti per l'affidamento di servizi e forniture per un importo complessivo a base d'appalto di 0,491 miliardi di euro (+0,1 miliardi di euro rispetto al 2019) di cui 12 gare per 86 lotti per 0,361 miliardi di euro per l'affidamento di accordi quadro per servizi di ingegneria. Si registra un notevole incremento rispetto all'anno precedente delle gare in corso per l'affidamento di servizi di ingegneria (+0,23 miliardi di euro, +61 lotti);
- 9 gare per 19 lotti per affidamenti in concessione dei servizi oil e ristoro delle aree di servizio autostradali (2 lotti in meno rispetto all'anno precedente).

Procedure di gara avviate

Nel corso del 2020 la Direzione Generale ha pubblicato 233 gare (426 lotti) per l'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto di circa 6 miliardi di euro. A questi si sommano quasi 0,4 miliardi di euro di gare avviate dalle Strutture territoriali di Anas.

Rispetto al 2019 si registra un aumento dell'importo bandito pari a circa il 40% (+1,8 miliardi di euro).

Nel corso dell'anno la Direzione Generale ha bandito 12 gare per l'affidamento di Nuove Opere e 174 gare per n. 289 lotti per lavori di Manutenzione Programmata per un importo complessivo a base d'appalto pari a circa 5,6 miliardi di euro (4,8 miliardi di euro per Manutenzione Programmata e 0,8 miliardi di euro per Nuove Opere). Tra le 12 gare pubblicate per l'affidamento di lavori Nuovi Opere si citano per rilevanza:

- Strada statale 16 "Adriatica" - Variante di Ancona - ampliamento a 4 corsie Falconara-Baraccola - 1° Lotto: tratto Falconara-Torrette (svincoli inclusi) 188,7 milioni di euro;
- Strada statale 64 "Porrettana" - Nodo ferroviario di Casalecchio di Reno STRALCIO NORD 135,9 milioni di euro;
- Strada statale 38 "dello Stelvio" - Accessibilità Valtellina - Lotto 4: Nodo di Tirano - Trattata "A" (svincolo di Bianzone-svincolo La Ganda) e "B" (svincolo La Ganda - Campone in Tirano) - c.d. Variante di Tirano 136,2 milioni di euro.

Per la Manutenzione Programmata tra le gare pubblicate nel 2020 si citano:

- Accordo Quadro in 24 lotti per il risanamento strutturale di opere d'arte su tutto il territorio nazionale (1.200 milioni di euro);
- Accordo quadro in 18 lotti per la manutenzione straordinaria delle gallerie (640 milioni di euro) sul territorio nazionale.

Nell'ambito della Manutenzione Programmata Anas, proseguendo con la strategia avviata nel corso del 2020 ha avviato e coordinato 157 gare per l'affidamento di altrettanti accordi quadro di importo inferiore alla soglia comunitaria gestiti da seggi organici alle Strutture Territoriali:

- 49 accordi quadro per l'affidamento della manutenzione programmata del corpo stradale per un importo complessivo pari a 245 milioni di euro;
- 76 accordi quadro per l'affidamento della manutenzione programmata della pavimentazione per un importo complessivo pari a 380 milioni di euro;
- 16 accordi quadro per la manutenzione programmata della segnaletica verticale per un importo complessivo pari a 80 milioni di euro;
- 16 accordi quadro per la manutenzione programmata di opere complementari per un importo complessivo pari a 80 milioni di euro.

Ciò oltre a consentire l'utilizzo delle norme di semplificazione del c.d. Decreto "Sblocca Cantieri" ha facilitato l'accesso alle procedure di gara delle piccole e micro imprese.

Gli accordi quadro sotto soglia sono stati affiancati a procedure di gare di importo superiore alla soglia comunitaria per l'affidamento di accordi quadro di importo medio pari a 31 milioni di euro.

Di seguito si riporta la ripartizione per merceologia dell'importo bandito per l'affidamento di accordi quadro di Manutenzione Programmata:

- Risanamento strutturale delle opere d'arte: 3 gare per l'affidamento di 31 accordi quadro – 1.405 milioni di euro;
- Corpo stradale: 52 gare per l'affidamento di n. 77 accordi quadro – 1.225 milioni di euro;
- Risanamento strutturale gallerie: 3 gare per l'affidamento di 42 accordi quadro – 1.060 milioni di euro;
- Pavimentazione: 77 gare per l'affidamento di 81 accordi quadro – 530 milioni di euro;
- Barriere: 1 gara per l'affidamento di n. 16 accordi quadro – 280 milioni di euro;
- Mitigazione acustica: 1 gara per l'affidamento di 4 accordi quadro – 100 milioni di euro;
- Segnaletica verticale: 16 gare per l'affidamento di 16 accordi quadro – 80 milioni di euro;
- Sistemazione versanti e protezione corpo stradale: 16 gare per l'affidamento di 16 accordi quadro – 80 milioni di euro.

Con riferimento alle forniture e i servizi, la Direzione generale di Anas nel corso dell'anno ha pubblicato 44 gare per l'affidamento di 117 lotti per un importo complessivo pari a 405 milioni di euro, di cui 8 gare per l'affidamento di 74 accordi quadro di servizi di ingegneria per un totale pari a 312 milioni di euro.

Gare aggiudicate nel periodo

Nel corso del 2020 sono state aggiudicate e contrattualizzate gare per appalti di lavori, forniture e servizi per un importo rispettivamente pari a circa 4,4 miliardi di euro e a circa 2,6 miliardi di euro suddivisi come riportato nel seguito. Con riferimento ai contenziosi, si segnala che nel corso del 2020 la Direzione Generale di Anas ha aggiudicato 234 gare per 347 lotti di cui circa l'8% interessato da ricorsi.

Al 31 dicembre 2020 erano in corso n. 337 gare, di cui n.19 (il 5,6%) per un totale di 743 milioni di euro (pari al 7,6%) con contenziosi in corso. La percentuale dei ricorsi vinti è leggermente diminuita (-3%) rispetto all'anno precedente (76% nel 2020 rispetto al 79% del 2019). Gli accessi agli atti sono diminuiti del 15% rispetto al 2019 (272 contro 312).

Altri contratti

Nel corso del 2020 la Direzione Appalti e Acquisti ha stipulato atti aggiuntivi per un importo complessivamente pari a 268 milioni di euro, di cui 236 milioni di euro per Nuove Opere, 22 milioni di euro per contratti di Manutenzione Programmata e 9 milioni di euro per forniture e servizi.

Si citano per rilevanza:

- Strada statale 106 "Jonica" - Lavori di costruzione del 3° Megalotto dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) – Affidamento a Contraente Generale – 189,1 milioni di euro;
- Strada statale 79 "Direttrice Terni-Rieti" - Lavori di adeguamento del tratto Laziale dalla Galleria Montelungo al confine Regionale, con adozione della sezione tipo C1 del D.M. 5/11/2001 - 14,5 milioni di euro.

Nel corso del 2020 sono stati inoltre stipulati 3 subentri relativi a contratti per l'affidamento di Nuove Opere per un importo complessivamente pari a 113 milioni di euro, tra cui:

- Itinerario Sassari-Olbia - Lavori di adeguamento al tipo B (4 corsie) del lotto 4 dal km 36+100 incluso lo svincolo di Oschiri al km 45+610 dopo lo svincolo di Berchidda - 48,7 milioni di euro;
- Strada statale 131 "Carlo Felice" - Accordo quadro quadriennale, suddiviso in 3 lotti, per l'esecuzione di interventi di messa in sicurezza a adeguamento dal Km 108+300 al km 209+500 - 45 milioni di euro.

Nel corso del 2020, infine, la Direzione Generale di Anas ha affidato un importo prossimo a 0,1 miliardi di euro tramite convenzioni/accordi quadro Consip (73% per fornitura di Energia Elettrica (EE17) - 14% di ICT-13% di DOCT).

NUOVE COSTRUZIONI

Realizzazione lavori

Analogamente agli anni precedenti si riporta la categoria dei lavori in corso, messi a confronto con quelli del 2019.:

NUOVE OPERE: LAVORI IN CORSO						
Area geografica	totale al 31.12.2020			totale al 31.12.2019		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	10	693,56	528,5	11	691,49	523,25
Centro	10	780,14	613,48	8	609,97	537,52
Sud e Isole	29	3.865,26	2.923,18	28	3.228,55	2.765,36
Totali	49	5.338,95	4.065,16	47	4.530,01	3.826,13

NUOVE OPERE: LAVORI AVVIATI NEL PERIODO						
Area geografica	totale al 31.12.2020			totale al 31.12.2019		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	1	139,66	102,6	2	251,8	216,12
Centro	5	281,93	221,59	0	-	-
Sud e Isole	7	1.566,48	1.131,25	5	85,55	62,27
Totali	13	1.988,06	1.455,44	7	337,34	278,38

NUOVE OPERE: LAVORI ULTIMATI						
Area geografica	totale al 31.12.2020			totale al 31.12.2019		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	1	46,55	31,5	-	-	-
Centro	1	269,8	217,78	2	251,17	231,07
Sud e Isole	8	450,01	376,25	6	329,23	234,16
Totali	10	766,35	625,53	8	580,41	465,23

Nel corso del 2020 la fase esecutiva dei lavori è stata oggetto di costante monitoraggio da parte dei Responsabili d'Area attraverso frequenti visite sui cantieri e presso gli uffici periferici Anas.

La tabella successiva fornisce i dati in percentuale di avanzamento dei lavori in corso al 31 dicembre 2020 facendo riferimento alla stessa suddivisione per aree geografiche adottata in precedenza:

AVANZAMENTO LAVORI NUOVE OPERE AL 31/12/2020					
Area geografica	n.	Importo (€/mln)		% Avanzamento	
		Totale	Di cui lavori + Sad	Importo	%
Nord	10	693,56	604,54	190,28	31,48%
Centro	10	780,14	789,9	310,57	39,32%
Sud e Isole	29	3.865,26	3.518,37	1.579,81	44,90%
Totali	49	5.338,95	4.912,82	2.080,67	42,35%

L'avanzamento nei cantieri in corso, consegnati e ultimati, per nuove opere nel 2020, ha comportato investimenti per lavori e somme a disposizione pari a 397 milioni di euro, cui corrisponde, tenuto conto degli oneri di investimento, un importo complessivo di circa 463 milioni di euro.

Nel prosieguo viene rappresentato, in sintesi, il complesso delle attività svolte nell'esercizio 2020 sull'intero territorio nazionale; maggiori informazioni saranno fornite sulla Strada Statale 106 "Jonica", sulla Strada Statale 640 "di Porto Empedocle" e sulla S.G.C. Grosseto - Fano (E78), in corso di realizzazione, stante l'importanza strategica e la rilevante complessità tecnico - economica di tali investimenti.

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 la realizzazione di trasversali di collegamento, in parte già in corso di esecuzione, 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).

Ad 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 SS 534 (Megalotto 4) tra Firmo e Sibari per 14,1 km ad 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 (cat. C1) 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 lavori appaltati sul Megalotto 3 Sibari/S.S. n. 534 - Roseto Spulico (cat. B) - 38 km per 1.355,13 milioni di euro.

Lungo la SS 106 "Jonica" esistente sono, inoltre, in corso, interventi di messa in sicurezza tra i km 219 e 278, molti dei quali già ultimati, che prevedono principalmente la realizzazione di nuove rotonde in sostituzione delle pericolose intersezioni a raso presenti, nonché, in alcuni tratti, l'adeguamento della sezione stradale e la rettifica del tracciato.

Infine, in data 23.12.2020 è stato approvato il progetto esecutivo relativo ai lavori di completamento della Carreggiata Sud della variante all'abitato di Palizzi Marina, con le relative procedure di gara avviate il 28.12.2020.

LA STATALE 640 "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 a partire dal km 9+800 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. La strada sarà classificata come "tipo B" di cui al D.M. 05.11.2001, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Gli interventi per la realizzazione dell'adeguamento della S.S. 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 990 milioni di euro, la consegna è avvenuta in data 01/10/2012. I lavori hanno raggiunto uno stato di avanzamento pari al 84%.

Risultano completati e aperti al traffico tratti di asse principale per un'estesa netta pari a circa 16 km e complanari per un'estesa pari a circa 14 km. 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 il cui procedimento è ancora in corso.

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 e la fondovalle del Metauro in provincia di Pesaro e Urbino.

La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 270 km, di cui circa il 65% in Toscana, il 30% nelle Marche e il 5% in Umbria. L'intero itinerario è stato suddiviso in sei tratti comprendenti diversi lotti, in particolare:

- Tratto 1: Grosseto-Siena (11 lotti: 9 in esercizio, 1 di prossimo avvio (lotto 4) e 1 in progettazione (lotto 9))
- Tratto 2: Siena-Rigomagno (4 lotti: 3 in esercizio, 1 in progettazione)
- Tratto 3: Rigomagno-Nodo di Arezzo (in esercizio con tratto Autostrada A1)
- Tratto 4: Nodo di Arezzo-Selci Lama (E45) (8 lotti: 6 in esercizio, 2 in progettazione)
- Tratto 5: Selci Lama (E45) -S. Stefano di Gaifa (10 lotti, 1 ultimato, 9 in progettazione)
- Tratto 6: S. Stefano di Gaifa-Fano (in esercizio).

Per il completamento dell'itinerario, si prevede di:

- completare l'adeguamento a 4 corsie della E/78 nel Tratto tra l'innesto con la S.S. n. 1 Aurelia (Grosseto) e l'innesto con la E/45 Orte-Ravenna (Selci Lama), fino al km 175 circa;
- completare l'adeguamento a 2 corsie e la messa in sicurezza della strada esistente della E/78 nel Tratto tra l'innesto con la E/45 Orte-Ravenna (Selci Lama) e l'innesto con il tratto finale già realizzato (Santo Stefano di Gaifa), dal km 175 al km 237 circa.

Gli interventi di completamento sono inseriti nel Contratto di Programma 2016-2020 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Anas S.p.A. Lo stato di attuazione dell'itinerario è il seguente:

- 171 km ultimati e in esercizio;
- 3 km, relativi al lotto 4 del Tratto 1 Grosseto-Siena, i cui lavori verranno prossimamente avviati;
- 12 km, relativi al lotto 9 del Tratto 1 Grosseto-Siena, attualmente in fase di progettazione esecutiva, interamente finanziato per un importo di circa 162 mila euro;
- 84 km suddivisi in 14 lotti, tutti attualmente in fase di progettazione e ricompresi nel Contratto di Programma 2016-2020, per un importo complessivo di circa 1.586 mila euro, di cui:
- 4 lotti finanziati per un importo di circa 385 mila euro;
- 10 lotti programmati per un importo di circa 1.201 mila euro.

In data 30/10/2019 sono stati ultimati i lavori di adeguamento a quattro corsie del tratto della strada statale 223 "di Paganico" esistente compreso tra il km 30+040 e il km 41+600 (lotti 5, 6, 7 e 8), la cui asta principale è stata aperta al traffico nel marzo 2018.

Si rappresenta, inoltre, che per la mancata risoluzione degli aspetti legati allo smaltimento delle terre da gestire nel regime dei rifiuti speciali, è stato stralciato dall'appalto il Semisvincolo Pari Ovest.

Sono in fase di ultimazione le attività di progettazione esecutiva degli interventi di ripristino definitivo della vecchia Galleria "Casal di Pari", attualmente chiusa al traffico.

È stato aggiudicato l'appalto dei lavori di realizzazione del Lotto 4, tra il km 27+200 e il km 30+038 della strada statale 223 "di Paganico" e il 9/6/2020 è stato stipulato il relativo contratto; sono in corso le attività propedeutiche all'avvio dei lavori.

Il progetto del Lotto 4, che si sviluppa per una lunghezza di 2,8 km, prevede l'adeguamento a 4 corsie dell'attuale tracciato della S.S. n. 223, con la realizzazione di una nuova carreggiata in affiancamento all'esistente che, in conformità ai tratti già realizzati, adotta una piattaforma stradale di tipo B di cui al D.M. 05/11/2001, con una larghezza complessiva di 22 m, nonché di un sistema di viabilità complanari per il raccordo con le viabilità locali.

Il progetto prevede sia la realizzazione di nuove opere d'arte principali (n. 5 viadotti e n. 1 galleria naturale), sia l'adeguamento di alcune opere d'arte esistenti (adeguamento strutturale di n. 3 viadotti e alesaggio della galleria naturale esistente).

ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

A partire dal 2017 le attività di gestione delle commesse estere di Anas vengono svolte dalla Società Anas International Enterprise (AIE), attraverso la quale il gruppo, opera nei mercati esteri, proponendosi ai Ministeri competenti e ai Gestori stradali di Paesi esteri come possibile partner o consulente per la pianificazione, progettazione, direzione lavori, manutenzione e supervisione della Rete stradale e autostradale, anche attraverso la costituzione di soggetti misti di diritto locale.

Nel corso del 2016, è stato ridefinito il rapporto fra Anas e AIE, attraverso la stipula di un contratto di mandato con rappresentanza esclusiva, attraverso il quale Anas conferisce ad AIE mandato esclusivo per la gestione, in nome e per conto di Anas, delle commesse acquisite all'estero da Anas. Tale contratto ha modificato i criteri per la determinazione dei corrispettivi che Anas corrisponde ad AIE, prevedendo "un corrispettivo pari ai ricavi derivanti dalle commesse, detratti i costi sostenuti da Anas per l'esecuzione delle medesime commesse e una percentuale fissa e invariabile pari al 3% del margine operativo lordo di ciascuna commessa".

Nel seguito si rappresenta l'avanzamento delle sole commesse Anas, tutte in uno stato avanzato di completamento delle attività, infatti, come sopra illustrato le attività sui mercati esteri sono gestite dalla società controllata AIE.

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

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.

Nel corso del 2018, a definizione di una disputa insorta in seno al RTI, le quote di partecipazione al Raggruppamento sono state rideterminate nel modo che segue: ANAS 59,9%, ITALCONSULT 30,7%, INCO e STE complessivamente 9,4%.

Ad oggi, su un tratto di 399 km, sono stati aperti al traffico circa 315 km. I lavori allo stato in corso di realizzazione sono i seguenti:

- Lavori di completamento della tratta di 84 Km presso il confine con la Tunisia – che si trovavano in una fase di stallo da più di 5 anni –, affidati all'impresa cinese CITIC, il cui completamento è previsto entro il 2020;
- Lavori di ripristino e completamento del Tunnel T1, oggetto di un grave crollo nel gennaio 2014, affidati all'impresa algerina Cosider, il cui termine di ultimazione si stima in un periodo di almeno tre-quattro anni.

La scadenza del contratto in capo ad Anas, di controllo e supervisione dei lavori – originariamente prevista per il 26 novembre 2010 - è stata formalmente prorogata attraverso diverse integrazioni contrattuali (Avenants) al 18 maggio 2019. In ragione dei ritardi imputabili a problemi amministrativi interni all'ADA, sono ancora in corso di formalizzazione sia l'ulteriore proroga del termine contrattuale al 18 maggio 2020 (Avenant 10) che la successiva a copertura dei lavori fino al 18 maggio 2021 (Avenant 11). 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 10 e 11 sono in via di finalizzazione e certifica, mese per mese, la attività svolte dal raggruppamento.

Poiché i lavori dei due cantieri sopra indicati non sono giunti a ultimazione, è allo stato in corso di definizione un'ulteriore proroga di 12 mesi, con decorrenza da maggio 2021.

Per quanto riguarda l'andamento della produzione, la stessa si è mantenuta costante e a buoni livelli per tutto il 2020. Per il 2021, a fronte dell'ultimazione di alcune tratte relative ai lavori di completamento della tratta di 84 km, si prevede una notevole riduzione del personale impiegato già a partire dal prossimo mese di giugno.

L'importo complessivo del contratto, a oggi, (secondo quanto previsto dall'Avenant 11 in corso di formalizzazione) è 138 milioni di euro equivalenti (al netto delle tasse locali e dell'importo delle revisioni prezzi), di cui circa 82,6 milioni in quota Anas.

Per quanto riguarda la situazione finanziaria della commessa, il fatturato mensile 2020 del RTI si è mantenuto su livelli leggermente inferiori a quelli dei precedenti anni, con una media di 477.000 euro Eq./mese (circa 8,8 milioni di euro per l'intero anno). La quota Anas è del 59,9%. La flessione nel fatturato è imputabile in larga misura al rallentamento dei lavori causato dal Covid.

Per il 2021, sempre con riferimento al RTI, si prevede una leggera flessione con una produzione mensile media di circa 450.000 euro/mese e una produzione complessiva per l'intero anno dell'ordine dei 5,4 milioni di euro (quota Anas circa 3,2 milioni di euro).

Rimane critica la situazione del ritardo della formalizzazione degli Avenant 10 e 11 e dei pagamenti (fermi da gennaio 2019) da parte del cliente, acuitasi nell'ultimo anno a causa della crisi economica e produttiva dovuta al Covid nonché agli strascichi dei problemi politici interni che ha vissuto l'Algeria negli ultimi anni, che, sebbene risolti, hanno lasciato, come conseguenza, un pesantissimo irrigidimento di tutte le procedure burocratiche.

Tali ritardi sono stati oggetto di numerosi solleciti indirizzati al cliente, con anche il coinvolgimento dell'Ambasciata Italiana e del MAE. La situazione sembrerebbe essere indirizzata verso una regolarizzazione, sebbene occorra sottolineare che il ritardo nei pagamenti rappresenta una criticità cronica della commessa. A fine 2020, l'esposizione finanziaria del RTI per ritardati pagamenti da parte del cliente si aggira intorno ai 14 milioni di euro.

Occorre infine notare che, nonostante la sfavorevole congiuntura economica e finanziaria che ha interessato l'Algeria negli ultimi anni, si è riusciti a mantenere un buon livello di produzione che, unitamente a un attento controllo dei costi, ha consentito di un elevato livello di marginalità (marginalità pari a circa il 34%).

Si segnala infine che AIE e Anas stanno portando avanti una proposta di collaborazione con l'ADA avente come oggetto la gestione dell'intera autostrada Est-Ovest (1.216 km).

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

È in fase conclusiva 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).

Il contratto originario prevedeva un importo di circa 48,5 milioni di euro e durata 60 mesi, poi 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 25,6 milioni di euro equivalenti (da 225.428.129,00 a 327.952.644,37 Qatari Riyal - revisione prezzi esclusa).

L'Addendum 3 ha riproposto sostanzialmente le attività già svolte negli anni passati, con un lieve cambiamento / riorganizzazione di alcuni Task voluto dal Quality & Safety Department (QSD) di Ashghal, che ha richiesto un incremento della forza lavorativa impegnata. In particolare è stato esteso l'ambito di operatività, oltreché alla pavimentazione stradale, a strutture stradali e civili, sistemi idraulici, manutenzione stradale, impiantistica nonché sicurezza e ambiente.

Nel corso del 2020, AIE ha dovuto far fronte a livello organizzativo, oltreché alla gestione dell'emergenza sanitaria generata dalla diffusione del Covid-19, alla riorganizzazione della struttura di commessa resasi necessaria alla luce delle risultanze dell'audit condotto sull'Anas Qatar Branch da primaria società di consulenza e dell'improvvisa scomparsa, a febbraio 2020, dell'allora Direttore della Filiale, a cui è subentrato l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di AIE. Ulteriori cambiamenti organizzativi si sono resi necessari a fronte della rimozione, richiesta dal Cliente, del Deputy Project Director e della conseguente esigenza di sostituire tempestivamente tale figura per la gestione della commessa.

In aggiunta a tali difficoltà, il 2020 è stato un anno cruciale per l'AQB per portare a termine tutti i programmi di ricerca avviati, incentrati nell'introduzione nel paese delle best practice mondiali per la costruzione sostenibile mediante la riduzione dell'utilizzo di nuovi materiali grazie a miscele contenenti alte

percentuali di conglomerato bituminoso fresato, organizzando al contempo il trasloco del laboratorio presso il nuovo stabile "Ashghal Laboratory and Research Centre", attualmente in corso. Le ricerche effettuate da Anas Qatar Branch hanno portato, inoltre, alla presentazione di alcuni articoli scientifici in conferenze Internazionali.

La crisi sanitaria globale ha avuto effetti limitati sull'andamento della commessa. Nonostante la pandemia, AQB ha portato a compimento, seppur con difficoltà a causa delle restrizioni imposte dalle autorità locali, la riorganizzazione voluta dal Cliente per incrementare le attività di auditing, mediante l'assunzione di 15 nuovi auditors, necessari per ultimare nei tempi contrattuali le ispezioni richieste su tutto l'infrastruttura stradale.

Non sono state ancora risolte invece alcune controversie con il Cliente che vorrebbe imputare all'AQB penali per mancanza di personale e ritardi sulle prestazioni svolte, anche relativamente alle attività previste dall'Addendum n. 2 ('17-'19), malgrado AQB abbia inviato il parere del proprio legale al Cliente richiedendo il saldo delle proprie spettanze.

Alla data del 31.12.2020, nonostante la suddetta riorganizzazione e alcuni ritardi su certi Tasks che potranno essere completati solo nel corso del 2021, l'andamento delle attività è proseguita in modo regolare e sostanzialmente in linea con le Milestones contrattuali, con una marginalità per l'anno 2020 del 29,9%, in aumento rispetto a quanto preventivato (24%) grazie ad una attenta razionalizzazione e controllo dei costi da parte del nuovo management di commessa (miglioramento marginalità a vita intera dal 13 al 13,7 %).

Colombia CEV - Strutturazione integrale di sei corridoi per concessioni stradali in Project Financing (Cliente: Fondo Adaptacion) Anas

Anas è capogruppo, con una quota pari al 60%, del Consorzio Estructuración Vial ("CEV"), costituito nel 2013 con Progin Italia (20%) e C&M Colombia (20%) per l'esecuzione del contratto avente ad oggetto le attività di progettazione e strutturazione economico-finanziaria di circa 2.200 km di strade, divisa in sei corridoi. Il contratto, firmato con il Fondo de Adaptación nell'ottobre del 2013, stabiliva, per la quota di spettanza Anas, un importo originario di circa 13 milioni di euro equivalenti.

Gli studi e gli approfondimenti condotti, supportati dalle analisi costi-benefici svolte nel tempo, hanno portato alla strutturazione finale dei corridoi in 19 tratte, di cui 8 affidabili in concessione. Ciò ha comportato modifiche anche delle tipologie di intervento, che hanno portato il Fondo de Adaptación a concedere, con successive integrazioni contrattuali, una proroga del termine di ultimazione delle attività al dicembre 2016 e a riconoscere un incremento dell'importo contrattuale a 13,3 milioni di euro equivalenti. Nel 2017, il contratto è stato liquidato e, per effetto dell'aggiudicazione di n. 4 (quattro) concessioni, sono altresì maturate le relative commissioni d'esito, per un importo pari a circa 0,6 milioni di euro - di cui 0,4 milioni euro per la quota di spettanza Anas - liquidato nel corso del 2018.

Sebbene le attività affidate siano giunte a conclusione, il Consorzio CEV si mantiene ancora formalmente attivo, non essendo allo stato venuta a scadere la garanzia prestata dal medesimo (prevista per il 31 dicembre 2021) e conservando ancora il diritto al riconoscimento delle commissioni d'esito che dovessero maturare in conseguenza dell'aggiudicazione della concessione di due ulteriori tratte, per un importo pari a circa 0,3 milioni di euro l'una.

ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO

Di seguito sono riportate le tabelle riepilogative delle attività di Manutenzione Ricorrente e di Manutenzione Programmata svolte nel corso dell'esercizio 2020 confrontate con i dati del 2019 e suddivise per aree geografiche:

Valori in €/milioni

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2019		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	1.455	140,47	1.618	179,05
Lavori Ultimati	781	80,64	793	85,72

Valori in €/milioni

AREA NORD	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2019		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	374	38,13	396	39,53
Lavori Ultimati	179	16,96	155	14,48

Valori in €/milioni

AREA CENTRO	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2019		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	797	58,07	815	70,72
Lavori Ultimati	382	31,97	434	39,73

Valori in €/milioni

AREA SUD	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2019		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	245	37,37	360	63
Lavori Ultimati	203	28,55	184	28

Valori in €/milioni

AUTOSTRADALE IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	39	6,89	47	5,79
Lavori Ultimati	17	3,16	20	3,5

Valori in €/milioni

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2019		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	1.696	1.019,93	1.744	1.320,95
Lavori Ultimati	1.077	1.376,23	1.397	1.262,71

Valori in €/milioni

AREA NORD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2019		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	503	231,94	360	299,04
Lavori Ultimati	267	236,26	287	263,38

Valori in €/milioni

AREA CENTRO	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2019		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	579	394,77	903	586,39
Lavori Ultimati	441	453,72	731	571,27

Valori in €/milioni

AREA SUD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2019		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	556	302,79	423	341,45
Lavori Ultimati	315	610,97	349	373,52

Valori in €/milioni

AUTOSTRADALE IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2020	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Lavori Consegnati	58	90,43	58	94,07
Lavori Ultimati	54	75,28	30	54,64

Per le attività di Manutenzione Programmata, confrontando i dati dei periodi in esame, si riscontra complessivamente un aumento del numero dei lavori ultimati (lavori principali e SAD) e un aumento dell'importo dei lavori consegnati (lavori principali e SAD). In particolare, rispetto ai risultati dell'anno precedente, si rileva quanto segue:

- un aumento del numero dei lavori consegnati del 3% con un aumento dell'importo del 30%;
- un aumento del numero dei lavori ultimati del 30% con una diminuzione dell'importo del 8%.

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

- un aumento del numero dei lavori consegnati del 11% con un aumento dell'importo del 27%;
- un aumento del numero dei lavori ultimati del 2% e dell'importo per il 6%.

MANUTENZIONE PROGRAMMATA

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 ad 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 ad 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.

In relazione a queste conoscenze, prerequisito indispensabile per attuare un efficace processo di pianificazione degli investimenti e programmazione degli interventi, la Direzione Operation e Coordinamento Territoriale ha consolidato le azioni avviate negli anni precedenti volte ad assicurare una idonea pianificazione degli interventi di manutenzione programmata, fra cui la predisposizione di un modello concettuale di *Road Asset Management* (RAM) che assiste il processo di individuazione degli interventi di manutenzione programmata della rete infrastrutturale gestita. Il modello prevede lo sviluppo di singoli modelli RAM - risk based, specifici per ogni asset manutentivo, che, attraverso indicatori sintetici, sono in grado di rappresentare lo stato di conservazione e funzionalità dell'asset di riferimento.

Per rendere più efficace la pianificazione degli interventi, nel primo semestre 2020 è stata redatta e distribuita la procedura aziendale relativa alle attività ispettive su ponti e viadotti, la quale raccoglie tutta la documentazione in continuo aggiornamento e miglioramento.

In particolare, nel corso del 2020, le ispezioni trimestrali condotte su ponti e viadotti sono state n. 58.974, mentre per i sovrappassi n. 11.645. Le ispezioni principali su ponti e viadotti sono state 8.542. Allo scopo di migliorare ancora il sistema BMS, nell'ambito del RAM, e quindi di certificare la preparazione degli ispettori, sono stati erogati ulteriori corsi di formazione pertanto complessivi n. 233 i tecnici formati dal 2018 ad oggi con certificazione di "Ispettori di ponti, viadotti e passerelle" di I e II livello. Al fine di incrementare le risorse dedicate alle attività ispettive di opere d'arte, è stato avviato e concluso un iter selettivo che ha

portato all'assunzione di n. 48 ingegneri allocati su tutto il territorio nazionale, la loro entrata in servizio è prevista tra la fine del 2020 e i primi mesi del 2021. Per l'anno 2021 è previsto il proseguimento delle attività formative, al fine di ampliare il numero di tecnici certificati quali "Ispettori di ponti viadotti e passerelle" di primo e secondo livello, formando anche il personale neo-assunto dall'azienda. Per la conoscenza della propria rete e la verifica delle sue condizioni, Anas effettua continue attività di rilievo, indagine e monitoraggio. Le situazioni che risultano meritare maggiore attenzione, sulla base dei rilievi o dalle indagini eseguite, vengono assoggettate a programmi di monitoraggio con sensori automatici ad acquisizione dati continua.

È proseguita l'attuazione del Contratto di Programma 2016-2020 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.

Gli investimenti per il potenziamento e la riqualificazione di specifici itinerari strategici assorbono circa il 57% delle risorse complessivamente previste per la manutenzione programmata. 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 2020, in continuità con quanto fatto negli anni precedenti, è stato avviato il piano di potenziamento e riqualificazione della SS163, in aggiunta a quelli in corso di implementazione relativi alla SS 1, SS 337 e SS 106 e a quelli in corso di ultimazione che interessano gli itinerari di accesso all'area del cratere sismico (SS 78, SS 80).

In vista dei Mondiali di Sci 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 ed ai Ministri competenti nel giugno 2017, rimodulato e integrato con dispositivo del 5 dicembre 2019, interessa le Strade Statali n. 51, 51 bis e 52. Sulle tre direttrici sono previsti interventi di manutenzione programmata, messa in sicurezza, implementazione smart road oltre a 4 varianti ai centri abitati.

Riguardo la parte di Piano inerente la SS 51 sono stati programmati 41 interventi comprensivi delle predette 4 varianti ai centri abitati di Tai di Cadore, Valle di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina d'Ampezzo; nel corso delle attività progettuali due degli interventi previsti, in particolare quello relativo alle rettifiche plano-altimetriche e allargamento della sede stradale nei pressi di Longarone e quello per l'installazione dei sistemi tecnologici "Smart Road", sono stati suddivisi rispettivamente in 6 e 7 lotti funzionali portando di fatto il numero degli interventi su tale statale a 52 (48 interventi puntuali e 4 varianti). Tutti gli interventi, a meno delle 4 varianti a tutt'oggi in procedura di VIA dal dicembre 2018, sono stati approvati con decreto del Commissario procedendo secondo 4 stralci di Piano.

Dei 48 interventi di adeguamento e messa in sicurezza della SS 51 attualmente sono in corso 31 lavori per 76 milioni di euro.

Proseguono anche i lavori di manutenzione dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo", dell'autostrada A19 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 sono in corso di esecuzione sull'itinerario A2 un totale di 47 interventi per un investimento pari a circa 118 milioni di euro.

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 1.590,22 milioni di euro. 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. A oggi sono in corso di esecuzione sull'itinerario E45/E55 un totale di 53 interventi per un investimento pari a circa 181 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 principalmente alle opere d'arte mentre è in progettazione l'adeguamento in sede della strada statale 407 "Basentana". Sono attualmente in corso di esecuzione 13 interventi per un investimento di 52 milioni di euro.

A seguito della revisione della rete stradale di interesse nazionale e regionale ricadente nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria, Anas ha acquisito oltre 3.600 km di strade dagli Enti Locali. Sono state ultimate tutte le formalità per il passaggio di consegna, iniziate già nel 2018, sia delle strade da riclassificare che di quelle da trasferire alle provincie (circa 600 km). Inoltre nel corso del 2019 la DOCT ha programmato e dato avvio a un piano di manutenzione programmata per il ripristino dei nuovi tratti in gestione per un investimento complessivo per oltre 1 Miliardo di euro insieme a un piano di esercizio degli stessi. A oggi sono stati ultimati interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale di rientro per 145 milioni di euro di cui 98 milioni di euro nel corso del 2020 e sono in corso 119 interventi per circa 172 milioni di euro.

Nel corso dell'anno corrente sono state avviate le attività riguardanti la Convenzione sul Programma degli

interventi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie della rete stradale di interesse nazionale in gestione ad Anas S.p.A. 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 19.12.2002.

A seguito degli eventi sismici occorsi nei mesi di agosto e ottobre del 2016 e di gennaio del 2017, Anas ha posto in essere una serie di attività finalizzate a fronteggiare le emergenze che hanno interessato alcune Regioni del centro Italia (Umbria, Lazio, Marche, Abruzzo) garantendo la transitabilità sulla rete dell'area del "Cratere Sismico" e la puntuale verifica delle opere interessate (gallerie, ponti, viadotti, sottopassi, ecc.). Con la Sala Situazioni e il CO.EM. supportando il Dipartimento della Protezione Civile, i COV (Comitati Operativi Viabilità) istituiti presso le Prefetture, le Forze dell'Ordine e tutti quegli Enti e Istituzioni deputati a fronteggiare l'emergenza.

Contestualmente, al fine di garantire pronta operatività alle attività emergenziali, il Governo, con D.L. n. 205/2016 e con la successiva Legge n. 229 del 15 dicembre 2016, ha disposto che Anas, in qualità di Soggetto Attuatore della Protezione Civile Nazionale, provvedesse ad assicurare il coordinamento e l'attuazione degli interventi di messa in sicurezza e il ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali nazionali, regionali, provinciali e comunali.

Con riferimento all'attuazione del Programma, di cui all'art. 4 dell'OCDPC 408/16, *"Interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016"* nell'esercizio 2020:

- sono stati approvati 12 progetti esecutivi per appalto per un importo di investimento da Programma pari a 13,9 milioni di euro.
- sono state attivate 33 procedure di appalto per lavori per un importo di investimento da Programma pari a 41,4 milioni di euro, per un importo a base di appalto pari a 37,1 milioni di euro.
- sono stati avviati 25 lavori per la realizzazione delle opere, per un importo di investimento da Programma pari a 34,8 milioni di euro.
- sono stati ultimati 6 lavori per la realizzazione delle opere, per un importo di investimento da Programma pari a 15,5 milioni di euro.
- Per il 1° Stralcio del Programma sono state effettuate 622 ispezioni tecniche nel periodo da novembre 2016 a gennaio 2017, censendo 573 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 414 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dell'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 321 interventi per un valore di investimento corrispondente al 88% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- Per il 2° Stralcio del Programma sono state effettuate 201 ispezioni tecniche nel periodo da gennaio 2017 ad aprile 2017, censendo 164 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 92 da

risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dell'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 74 interventi per un valore di investimento corrispondente al 84% del finanziamento complessivo dello stralcio.

- Per il 3° Stralcio del Programma sono state effettuate 361 ispezioni tecniche nel periodo da agosto 2017 a ottobre 2017, censendo 328 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 136 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dell'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 65 interventi per un valore di investimento corrispondente al 59% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- Per il 4° Stralcio del Programma sono state effettuate 385 ispezioni tecniche nel periodo da novembre 2017 a maggio 2018, censendo 356 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 176 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dell'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 124 interventi per un valore di investimento corrispondente al 82% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- Per il 5° Stralcio del Programma sono state effettuate 238 ispezioni tecniche nel periodo da giugno 2018 a novembre 2018, censendo 251 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 124 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dell'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 72 interventi per un valore di investimento corrispondente al 69% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- Per il 6° Stralcio del Programma sono state effettuate 300 ispezioni tecniche nel periodo da novembre 2018 a settembre 2019, censendo 372 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 92 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dell'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 25 interventi per un valore di investimento corrispondente al 36% del finanziamento complessivo dello stralcio.

Attualmente è in corso l'approvazione del 7° stralcio del Programma, in cui sono, ad oggi, compresi ulteriori 10 interventi di cui Anas risulta direttamente competente per l'attuazione, per un importo di investimento complessivo pari a circa 9 milioni di euro, corrispondente al 37% del finanziamento complessivo dello stralcio stesso, che si prevede potrà essere reso operativo nei primi mesi del 2021.

Dall'esito delle procedure di approvazione e dalle dichiarazioni di capacità operativa e finanziaria degli Enti gestori delle viabilità relative ai primi sei stralci del Programma, Anas risulta competente per l'attuazione diretta di 681 interventi per un importo di investimento pari a 738 milioni di euro, corrispondente al 78% dell'importo complessivo del Programma finanziato e già reso operativo. Ulteriori 348 interventi compresi nel Programma, per un importo di investimento complessivo pari a 214 milioni di euro, sono attuati direttamente dagli Enti gestori delle viabilità, finanziati a valere sul Fondo di Gestione Emergenziale del DPC e per cui il Soggetto Attuatore Anas provvede al monitoraggio dell'attuazione.

La competenza di Anas, in qualità di Soggetto Attuatore, comprende anche il coordinamento e il monitoraggio dell'attuazione degli interventi del Programma realizzati in forma diretta dagli Enti Gestori delle viabilità locali comprese nell'area del "Cratere Sismico" e finanziati a valere sul Fondo Gestione Emergenziale; nel corso del 2020 è stata verificata la coerenza alle finalità del Programma per approvare 40 progetti esecutivi per appalto, per un importo di investimento da Programma pari a 19,7 milioni di euro.

Dall'avvio operativo del Programma è stata approvata la coerenza di 142 progetti esecutivi per appalto di altri Enti gestori di viabilità diversi da Anas, per un importo complessivo pari a 91,4 milioni di euro, corrispondente al 42% dell'intero importo attualmente finanziato dal Fondo Gestione Emergenziale per gli interventi di ripristino della viabilità che gli Enti gestori locali attuano in forma diretta.

GESTIONE RETE: ESERCIZIO E MANUTENZIONE RICORRENTE

Le principali attività di intervento sono le seguenti:

- Servizi Invernali sulle strade;
- Coordinamento Emergenze;
- Piani d'esodo durante festività e periodi estivi;
- Nuovo Modello Esercizio.

Servizi invernali sulle strade

Per una gestione integrata delle emergenze, dovute a eventi meteorologici a elevato impatto sulla circolazione, l'organizzazione dei servizi invernali è stata attuata anche con riferimento a quanto disciplinato con i Piani Neve Territoriali, predisposti sulla base delle linee di indirizzo emerse in sede di confronto presso Viabilità Italia.

Tali Piani individuano le aree a rischio neve, gli eventuali percorsi alternativi, la dislocazione di uomini e mezzi, i presidi, i siti di stoccaggio mezzi pesanti, ecc.; sono redatti d'intesa con le strutture periferiche della Polizia Stradale e condivisi a livello di COV (Comitati Operativi Viabilità) presso le Prefetture competenti.

L'insieme dei Piani Neve delle Strutture Territoriali hanno consentito di predisporre il Piano Neve Nazionale al fine di sintetizzare l'insieme delle attività poste in essere da Anas per la gestione delle attività invernali sull'intera rete. Il Piano Neve Nazionale è stato altresì 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 2019/2020 Anas ha individuato lungo la propria rete circa 7.400 km ad alta rischiosità neve – circa 6.600 km a media rischiosità e circa 11.600 km a bassa rischiosità.

In considerazione della emergenza Covid-19, in data 4 dicembre 2020 è stata organizzata una videoconferenza con tutte le Strutture Territoriali per una condivisione degli indirizzi operativi, organizzativi e gestionali relativi alle attività invernali.

Per lo svolgimento delle attività di spargimento sale/sgombero neve, Anas ha dispiegato una flotta di mezzi 589 di proprietà, comprensivi di 96 frese e di circa 2.000 unità tra personale tecnico e operativo.

Alle risorse interne vanno aggiunte i circa 1.150 mezzi e le circa 1.100 risorse fornite dalle ditte appaltatrici esterne. A tali risorse vanno aggiunti ulteriori 1.598 mezzi e attrezzature fornite da imprese appaltatrici esterne.

Nelle Strutture Territoriali che svolgono operazioni invernali in-house (sgombero neve e trattamento preventivo antighiaccio), ci si è avvalsi di personale stagionale per complessive 279 unità così distribuito: Abruzzo e Molise (115), Basilicata (8), Calabria (5), Campania (10), Emilia Romagna (10), Lazio (13), Piemonte e Valle d'Aosta (18), Sardegna (40), Sicilia (35), Umbria (10) e Veneto e Friuli-Venezia Giulia (15).

È stata inoltre effettuata una attività di coordinamento delle Strutture Territoriali relativa alla predisposizione ed emanazione delle ordinanze di obbligo di catene a bordo o pneumatici da neve sulle strade statali e le autostrade interessate da possibili eventi nel periodo compreso tra il 15 novembre 2019 e il 15 aprile 2020, sulla base delle linee guida emanate da Viabilità Italia.



LAZIO - MEZZO ANAS SU STRADA

Coordinamento emergenze

L'attività del Coordinamento Emergenze è stata particolarmente intensa perché al termine della stagione invernale, l'emergenza Covid-19 ha determinato, a partire del 31 gennaio 2020, l'istituzione del tavolo permanente del Comitato Operativo presso il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, comprensivo anche del tavolo di Viabilità Italia. A tali tavoli ci si è riuniti in presenza dal 31 gennaio 2020 fino all'8 marzo, data nella quale le riunioni sono continuate, quotidianamente, in videoconferenza. Il tavolo del Comitato Operativo è tutt'ora aperto con riunioni settimanali in videoconferenza.

Gestione Rete, su richiesta dell'Unità di Crisi, ha anche provveduto all'acquisto di 65.000 mascherine chirurgiche e di 120 ozonizzatori quale primo presidio urgente per il personale Anas.

In tutto il periodo di emergenza Covid-19 il personale di esercizio Anas ha collaborato sul territorio con le forze dell'Ordine, in primis con la Polizia Stradale, in occasione della istituzione di presidi per i filtraggi in corrispondenza delle "zone rosse", in particolare lungo l'autostrada A2, il GRA, la strada statale 18.

Piani d'esodo durante festività e periodi invernali

Durante le principali festività nazionali e il periodo di ferie invernali, Anas ha posto in essere 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 compartimentali, nonché della Sala Situazioni.

Le predette attività sono riportate nei piani d'esodo, realizzati in stretta collaborazione con il Centro di Coordinamento Nazionale in Materia di Viabilità (c.d. Viabilità Italia), le Prefetture competenti, le Forze dell'Ordine (Polizia Stradale e Carabinieri), i Vigili del Fuoco, i Vigili Urbani, la Protezione Civile e le Amministrazioni locali interessate.

Le principali misure predisposte da Anas si sono concretizzate:

- nell'individuazione dei cantieri inamovibili e predisposizione della viabilità alternativa in corrispondenza degli stessi;
- nella predisposizione dei focus sugli itinerari principali particolarmente gravati dalla presenza di cantieri inamovibili;
- nella condivisione delle procedure operative e definizione dei codici di emergenza con i soggetti istituzionali coinvolti nella gestione della viabilità;
- nel monitoraggio H24 del traffico sulla rete stradale nazionale;
- nell'utilizzo di piani di comunicazione per l'utenza.

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

Tutte le informazioni raccolte sono state gestite dalle 20 Sale Operative Compartimentali e dalla Sala Situazioni (in funzione H24) che pianificano interventi e azioni per la regolazione dei flussi del traffico, in contatto diretto con il Centro di Coordinamento Nazionale in Materia di Viabilità (Viabilità Italia) istituito presso il Ministero dell'Interno – Servizio Polizia Stradale e, in casi di emergenza, con il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile.

Nuovo Modello Esercizio

È stato definito il fabbisogno necessario (risorse umane, macchinari, infrastrutture e finanze) anche in considerazione delle strade di interesse nazionale acquisite a seguito dell'applicazione del D.P.C.M. 21712/2019 che prevede l'incremento della rete in gestione di ulteriori 3.700 km circa.

Nel corso del 2020 si è svolto un preliminare incontro tra la Società e le Organizzazioni Sindacali al fine di pianificare una prima applicazione dei Servizi previsti per le Tratte Autostradali (Sorveglianza e Primo Intervento H24).

Censimento immobili

Anche nel primo semestre 2020 prosegue il censimento di tutti gli immobili in gestione Anas; l'attività è stata organizzata ed effettuata con personale interno Anas, mediante l'ausilio di un APP creata appositamente per la rilevazione degli immobili, svolta in tre fasi:

- Fase 1: verifica su strada degli oggetti da censire effettuata dal personale di Esercizio (Sorveglianti). L'attività si è conclusa con la validazione di 2.552 "oggetti" di cui 358 nuovi immobili, 311 immobili risultati inesistenti. Tutti gli "oggetti" sono stati fotografati, geo localizzati (con coordinate GPS), valutati in funzione dello stato di massima del fabbricato, dell'utilizzo e della tipologia.
- Fase 2: i referenti compartimentali hanno verificato le informazioni inserite dal personale di Esercizio e completato l'attività di inserimento dei dati catastali, attribuendone la strumentalità.
- Fase 3: validazione dei dati inseriti in FASE1 e FASE2 nel sistema, previa analisi e valutazione delle informazioni contenute e implementazione informazioni mancanti (inserimento delle sedi di squadra del personale su strada, inserimento dati catastali ove non presenti, inserimento richieste di investimento per gli immobili soggetti ad interventi).

Pianificazione Manutenzione Ricorrente

È stata predisposta e inviata al MIT la relazione sull'andamento degli indicatori di performance misurati nel corso dell'anno 2019, al fine di verificare il rispetto dei parametri previsti nel Contratto di Programma 2016-2020. Inoltre, con riferimento all'annualità 2021 è stato trasmesso al MIT il perimetro della rete stradale oggetto della misurazione degli indicatori relativi al Contratto di Programma per l'anno 2021 nonché il programma dei rilievi ad alto rendimento relativi alle misure degli indicatori in condizioni ordinarie previsti.

Infine, è stato assicurato il supporto alla Direzione Appalti e Acquisti per il monitoraggio del piano gare da quest'ultima predisposto ed è costantemente monitorato anche il piano gare delle singole Strutture Territoriali, ancor più per verificare l'impatto della pandemia da "Covid-19" su tali processi.

Infomobilità

È proseguita nel corso dell'esercizio 2020 l'attività di monitoraggio degli eventi riguardanti la circolazione stradale sulla rete viaria in gestione Anas.

Il rilevamento statistico relativo al 2020, evidenzia una diminuzione del 21,7% dei sinistri, rispetto al dato del 2019, e la diminuzione del 16,5 % degli incidenti classificati "Autonomi". Inoltre, rispetto all'anno precedente, si evidenzia una diminuzione del 21 % dei sinistri con esito mortale e la diminuzione del 25 % degli incidenti con presenza di feriti.

La raccolta e l'attività di analisi dei dati ha interessato anche quei fenomeni meteorologici che hanno comportato criticità alla viabilità e ha consentito di fornire - con cadenza mensile, trimestrale, semestrale e annuale - report relativi a eventi classificati "Allagamenti" e "Frane", nonché il monitoraggio degli incendi interessanti la Rete Anas nel periodo estivo al fine di evidenziare e monitorare eventuali criticità per la circolazione stradale.

L'emergenza epidemiologica che ha interessato il Paese nel corso del 2020 ha determinato una consistente riduzione dei flussi veicolari sull'intera rete stradale e autostradale di Anas a seguito delle restrizioni alla mobilità impartite dalle Autorità di Governo. L'attività di analisi dei dati ha consentito di valutare l'impatto delle stesse sulla circolazione stradale e di predisporre quadri di sintesi trasmessi, periodicamente, all'Unità di Crisi. La riapertura graduale dei confini comunali/regionali ha visto una consistente ripresa del traffico che, a oggi, rimane in alcuni casi, comunque, inferiore ai livelli registrati nello stesso periodo del 2019, di conseguenza, è stata rilevata una consistente riduzione degli incidenti.

Servizi strumentali all'esercizio

Sono proseguite le attività di supporto tecnico relativamente alle verifiche delle opere d'arte interessate da transiti eccezionali per massa.

Il servizio effettua un costante monitoraggio dei Trasporti Eccezionali autorizzati dalle Strutture Territoriali con particolare riferimento a quelli che per caratteristiche di sollecitazione possono provocare danni alla rete stradale e nello specifico alle opere d'arte e alla sede stradale.

Per tali ragioni vengono considerati i Trasporti Eccezionali con massa superiore 180t o assimilabili per caratteristiche a questi nonché i coils (108t).

Oltre al monitoraggio dei carichi l'obiettivo è quello di individuare i percorsi maggiormente utilizzati per focalizzare l'attenzione alle opere d'arte ricadenti, identificando dei corridoi adatti a tali tipologie di utenza.

È proseguita anche l'attività di monitoraggio e di supporto alle Strutture Territoriali sul rilascio delle autorizzazioni per la posa di infrastrutture per fibra ottica, che ha visto nel corso dell'anno un interessamento molto delicato attesa la grande attenzione alla digitalizzazione del Paese.

Anas nell'interesse primario di garantire la sicurezza della circolazione e la tutela del patrimonio stradale, ha intrapreso una serie d'incontri con i maggiori Operatori di telecomunicazioni al fine di arrivare ad una semplificazione dell'iter burocratico e ad una stesura di un "Progetto Tipo" che consenta agli Operatori di Reti TLC di avere nei tempi previsti dalla normativa vigente le dovute autorizzazioni/nulla osta tecnici per la posa di cavi in fibra ottica, salvaguardando allo stesso tempo il corpo stradale (bene pubblico) e la sicurezza della circolazione lungo le strade interessate dagli interventi.

Piano interventi per l'infrastruttura tecnologica, impianti ed energia

Nel corso del 2020 l'Unità ITIE ha continuato il suo costante impegno nel coordinamento di tutti i processi interni legati agli interventi di adeguamento ai dettami del D.lgs. 264/06 delle gallerie appartenenti alla rete TEN-T; in particolare, con la Commissione Permanente per le Gallerie, sono state attivate alcune misure temporanee per garantire in 16 gallerie i requisiti previsti dal citato Decreto nel transitorio fino alla completa realizzazione degli interventi di adeguamento, nella maggior parte dei casi già avviati.

Sono stati predisposti due Accordi Quadro rivolti alle Gallerie appartenenti alla rete TEN-T:

- Il primo per l'affidamento dei servizi di Presidio Antincendio quale misura temporanea per le Gallerie di prossimo adeguamento;
- Il secondo per l'affidamento dei servizi di Ingegneria per la redazione della documentazione di Sicurezza necessaria alla richiesta di messa in esercizio delle Gallerie adeguate.

È stato rilasciato, presso le Sale Operative di Roma e Firenze, il modulo STIG (Sistema di Telecontrollo Impianti in Galleria), integrato con il corrispondente sistema di Road Management Tool (RMT), con lo scopo di consentire il monitoraggio e il telecontrollo degli impianti in galleria e in itinere. Nell'esercizio 2020 si è completata la connessione della galleria Trionfale (Lazio) e Condò (Puglia) e sono stati avviati i test per il collegamento di altre gallerie della Lombardia e del Lazio. Inoltre, si sono resi disponibili i primi 50 Kit di dispositivi per il monitoraggio dei cantieri attivi (Smart Tracer Road Work), in seguito all'aggiudicazione dell'Accordo Quadro di fornitura di dispositivi. Il Kit sarà utilizzato per delineare zone di lavoro, percorsi, accessi o operazioni di manutenzione programmata/ricorrente per l'elaborazione di dati in tempo reale, al fine di garantire una migliore tracciabilità degli eventi su strada per una dettagliata infomobilità all'utenza.

Per gli interventi esistenti si è proseguito sia nella progettazione di impianti tecnologici e sicurezza di sistema sia nell'attività di istruttoria tecnica per ciò che concerne gli interventi legati alla realizzazione di nuove opere e interventi di manutenzione programmata portando in spendibilità 58 interventi per un importo di 92 milioni di euro; prosegue anche l'attività di supporto tecnico specialistico, in ambito impianti, alla Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori e alle Strutture Territoriali.

Si è proseguito il "progetto Greenlight", che prevede la supervisione e il controllo degli interventi di sostituzione dei corpi illuminanti tradizionali al sodio ad alta pressione con quelli a LED di ultima

generazione dotati di regolazione puntuale e monitoraggio dei consumi, attraverso il quale è possibile aumentare i livelli di sicurezza delle gallerie, potenziando la visibilità e la qualità di diffusione delle luci artificiali. Tale progetto ha come fine la riduzione dei consumi e la migliore gestione degli impianti di illuminazione ottimizzando i consumi energetici specialmente per gli impianti di illuminazione tipicamente più energivori. Sono in corso, a partire dal 2018, su tutto il territorio Nazionale, numerosi interventi per la riqualificazione di varie gallerie sull'A2 'Autostrada del Mediterraneo', sulla 106 Var. A in Calabria, sulla S.S. 36 del Lago di Como e dello Spluga in Lombardia, sulla S.S. 693 dei Laghi di Lesina e Varano in Puglia, sulla S.S. 4 Salaria - S.S. 16 Adriatica - S.S. 687 Pedemontana nelle Marche - S.S. 24 del Monginevro in Piemonte - S.S. 28 e SS1bis in Liguria e sulla S.S. 125 Var, Strada Orientale Sarda.

È stata approvata energia elettrica aziendale, effettuando l'ordinativo per la fornitura mediante adesione alla Convenzione Consip Energia Elettrica 17.

Con decorrenza agosto 2020 per la prima volta, in linea con gli obiettivi di sostenibilità del gruppo FS, è stata esercitata l'opzione "energia verde" che riguarderà la fornitura annuale degli oltre 3.800 punti di prelievo, per un consumo di circa 380.000 MWh/anno corrispondenti, in termini di riduzione di emissioni, a circa 105.000 tonnellate di CO2 equivalenti.

Attualmente sono in corso le progettazioni per la Smart Road su tutto il territorio Nazionale in particolare per le tratte della E45/E55 itinerario Orte Mestre che interessano le regioni Umbria, Toscana, Emilia Romagna e il Veneto: nel 2020 sono state ultimate le progettazioni esecutive di tre applicativi per la tratta Smart Road E45, due applicativi per l'Emilia Romagna e uno per l'Umbria. Inoltre sono state avviate le restanti progettazioni esecutive a completamento della tratta.

Per la strada statale 51 di Alemagna sono proseguiti i lavori, nonostante le difficoltà dovute al Covid-19, per il completamento dell'infrastruttura e per le installazioni delle tecnologie, ad oggi infatti sono stati consegnati lavori per un importo di finanziamento pari a 27 milioni di euro, che hanno portato alla realizzazione dell'88% dell'infrastruttura di base e dell'installazione del 77% delle tecnologie.

Proseguono le attività di progettazione e i lavori per la Smart Road sulla A2 "Autostrada del Mediterraneo". A oggi sono stati eseguiti lavori per 7,3 milioni di euro di investimento per la realizzazione di infrastruttura di base e tecnologia. Inoltre, è stata sottoscritta una convenzione con la regione Calabria per la realizzazione del progetto Smart Road inerente all'area di accesso al Porto di Villa San Giovanni nell'ambito del finanziamento EU CEF Ursa Major Neo attività 3.7 in subentro dell'Autorità Portuale del Porto di Gioia Tauro.

Per le autostrade A90 Grande Raccordo Anulare e A91 Roma Aeroporto di Fiumicino, sono in corso le attività di progettazione e sono terminate le attività di installazione avviate nel corso dell'anno precedente. Sono stati conclusi e consegnati i progetti per un primo modulo della Smart Road sulla A90 e per l'intera tratta sulla A91 che nel mese di dicembre 2020 hanno visto l'avvio delle attività. Nei primi mesi del 2020 sono stati ultimati i lavori iniziati nel corso del 2019.

Le attività di installazione svolte sulla A91 inerenti ai sistemi multipli di connettività V2X (Vehicle to Everything) ovvero LTE-v, ETSI G5 e WI-FI in motion permettono il prosieguo delle attività di sperimentazione per testare i sistemi di connettività in ambito C-ITS per la sicurezza e l'info-mobilità degli utenti.

Con le installazioni di tecnologie per il controllo delle infrastrutture quali ponti e viadotti su tre opere d'arte della A90 e A91, è in corso di attuazione la seconda fase di sperimentazione prevista nell'ambito dell'accordo stipulato fra Anas e il Senseable City Lab Consortium del Massachusetts Institute of Technology di Boston inerenti il sistema Good Vibrations, infatti sono in via di ultimazione le attività di configurazione dei sensori e la distribuzione dell'app con cui saranno raccolti i dati dal personale Anas durante l'attraversamento delle opere in questione. Questo consentirà di confrontare le due tipologie di dati (sensori e smartphone) al fine di integrare e ampliare le attività di monitoraggio delle infrastrutture.

Nel corso dell'esercizio 2020 è stata definita e ultimata la struttura della postazione polifunzionale per la Smart Road. Sono stati svolti i test di radio-trasparenza per il materiale composito del modulo che ospiterà gli apparati di comunicazione per il sistema V2X.

Sono proseguite anche le attività in merito al progetto RWIS (Road Weather Information System) per l'analisi digitale del meteo. Tale analisi viene realizzata mediante algoritmi avanzati di image processing in grado di fornire condizioni meteo della strada in real time partendo dalle sole immagini rilevate dalle smart cameras. Il sistema sarà in grado di fornire indicazioni in merito alla presenza e alla intensità di pioggia, velocità del vento, presenza di neve etc.

È in corso di sviluppo il progetto di ricerca e innovazione, finanziato dal MIUR con fondo Ricerca e Sviluppo 2014-2020, denominato SENTINEL "Sistema di Pesatura Dinamica Intelligente per la Gestione del Traffico Pesante" (ARS01_00243) che ha lo scopo di sviluppare un sistema tecnologico integrato per il controllo e la sorveglianza dei trasporti pesanti, includendo in esso la sensoristica innovativa per la pesa dinamica dei mezzi e le applicazioni ICT specifiche per gli Intelligent Transport Systems (ITS).

A Trieste Sono in corso i lavori inerenti alla realizzazione del progetto di "Dogana virtuale", riguardante i servizi di monitoraggio di mezzi pesanti tra la dogana di Ferneti e il Porto di Trieste.

L'unità sta collaborando con ICT per lo sviluppo della piattaforma a servizio della Smart Road che permetterà di integrare, elaborare e storicizzare informazioni semplici e complesse grazie al Machine Learning e all'Intelligenza Artificiale. Inoltre, Anas sta procedendo alla progettazione della Security di questi sistemi e apparati spingendosi ad individuare e realizzare opportuni standard per la gestione e il controllo dal punto di vista Cyber.

Classificazione Rete Stradale

La rete in gestione Anas al 31 dicembre 2020 è riportata nella seguente tabella di sintesi:

Rete autostradale e stradale in gestione Anas aggiornata al 31 Dicembre 2020

Strade	Estesa (Km)	Traverse interne consegnate ai Comuni (Km)	Estesa in gestione ANAS (Km)
Autostrade	939,106	0,000	939,106
Strade Statali	23.843,070	1.194,952	22.648,118
Raccordo Autostradali	355,101	0,000	355,101
NSA	310,426	0,000	310,426
Svincoli	3.762,438	0,000	3.762,438
Strade di servizio	1.118,955	0,000	1.118,955
Totale	30.329,096	1.194,952	29.134,144

Traffico e Circolazione

Con riferimento all'Accordo Quadro DGACQ08/18 "Fornitura e posa in opera dell'ampliamento della rete di rilevamento dati di traffico del sistema Panama e relativo servizio di manutenzione" al 31 dicembre 2020 risultano sottoscritti i contratti applicativi "PANAMA Diagnostica" relativa ad attività e forniture di manutenzione straordinaria e di realizzazione di nuove postazioni NP. Entrambi i contratti sono stati sottoscritti in data 18 dicembre 2020, le attività verranno consegnate nei prossimi mesi ed è prevista la conclusione nel 2021.

Tutte le attività, sia di fornitura che di servizi, sono state effettuate e concluse nei tempi previsti. Le nuove postazioni realizzate e collaudate alla data del 31/12/2020 sono 99 su 103 richieste, non essendo stato possibile per le restanti quattro effettuare la posa delle spire induttive a causa dei lavori di pavimentazione non ancora completati.

Nel corso dell'anno 2020 sono stati elaborati, predisposti e pubblicati tutti i numeri dell'Osservatorio del Traffico Anas nei tempi previsti dal Contratto di programma. Nel corso dell'anno, su richiesta del MIT, sono stati inoltre inviati settimanalmente i dati sui volumi di traffico giornalieri.



ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2020 sono proseguite le attività di ricerca relative ai progetti finanziati (INFRA4DFUTURE, RAFAEL ed ECORoads) secondo il programma di lavoro presentato e sottoscritto con la Commissione Europea, mentre le proposte di progetto MONA LISA, TRANSBOT, GRASS, ECODRIVE e CONBAM non hanno ottenuto riscontro positivo dalla CE.

Di seguito si elencano, le attività effettuate da Ricerca e Sviluppo nel corso dell'esercizio 2020, attraverso il Centro Sperimentale Stradale di Cesano (CSS) – polo di riferimento scientifico, tecnico e di supporto a livello nazionale per tutte le attività concernenti la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture viarie.

ENERGIA E AMBIENTE

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.

Nel corso del 2020 sono stati realizzati i moduli base dei due prototipi delle due soluzioni di barriera Anas, denominate CLIP e WAVE, da sottoporre alle prove acustiche e meccaniche. Contemporaneamente sono state avviate anche le attività di stesura del capitolato per definire le specifiche prestazionali e prescrittive a cui le diverse tipologie di barriera Anas dovranno attenersi.

Sono state, inoltre, effettuate le prove acustiche sui pannelli in acciaio sviluppati nel corso del progetto e le prove meccaniche sui pannelli in legno. Si è proceduto, infine, alla progettazione acustica dei pannelli in Krypton e alla fornitura e installazione dei montanti che dovranno alloggiare i prototipi sviluppati presso il Centro Sperimentale di Cesano.

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 attraverso processi di adsorbimento sulla superficie delle foglie e la mineralizzazione dei contaminanti mediante biodegradazione batterica.

L'intervento sarà costituito da una barriera multifunzione in differenti configurazioni e dalla piantumazione di essenze arboree trattate sulla scarpata prospiciente il plesso scolastico. Al termine del progetto saranno quantificati i servizi ecosistemici svolti dalle applicazioni testate.

Gli effetti positivi delle soluzioni proposte non si limiteranno alla mitigazione dell'inquinamento fisico e chimico delle zone interessate dagli interventi, ma forniranno ulteriori servizi ecosistemici in un'area più

vasta, quali la produzione di ossigeno, la riduzione dell'anidride carbonica atmosferica attraverso lo stoccaggio del carbonio nei tessuti legnosi delle piante, il miglioramento in termini paesaggistici ed ecologici.

Sono in corso le attività preliminari relative alla revisione generale del progetto, alla luce di eventuali evoluzioni tecnologiche emerse negli ultimi anni, e alla pianificazione delle attività da svolgere. A seguito della tardiva comunicazione dell'ottenuto finanziamento, sono inoltre stati presi contatti con il MIUR per contrattare i nuovi riferimenti temporali, prima che venga emanato e trasmesso il decreto di concessione.

SICUREZZA

BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI ANAS DI TIPO DISCONTINUO

Il Progetto B.s.d. Anas, acronimo di Barriere di sicurezza discontinue Anas, nasce dall'esigenza aziendale di sviluppare una seconda gamma di barriere in acciaio nastri e paletti di tipo discontinuo, da installare principalmente a protezione dei tratti di strada Anas rettilinei dove la caduta dei motociclisti risulta meno probabile, in assenza quindi di profilo salva motociclista integrato, presente nella prima gamma di barriere in acciaio aziendale. In questo modo è possibile ottenere un vantaggio economico sia per la fase di fornitura che per la fase di posa in opera.

Si segnala che in materia dei Dispositivi stradali di ritenuta, ad aprile del 2019 è stato emanato un nuovo Decreto Ministeriale che disciplina l'impiego e l'installazione dei Dispositivi Salva Motociclisti, in seguito chiamati DSM, da applicare a barriere stradali di sicurezza di tipo discontinuo ritenuti pericolosi per gli utenti deboli della strada.

La barriera stradale potrà essere installata nei punti di maggior probabilità di caduta dei motociclisti, altresì per i tratti ritenuti non critici dallo stesso Decreto Ministeriale. Anas, a fronte di una riduzione dei costi sia di fornitura sia di installazione, potrà procedere con l'installazione di una barriera stradale di tipo discontinuo, a cui potrà essere applicato un DSM in funzione delle specifiche esigenze.

Dopo la fase di progettazione della nuova barriera stradale sono state portate avanti le prime modellazioni FEM per la verifica del comportamento della barriera stradale discontinua Anas e si è proceduto all'assegnazione dell'incarico di realizzazione di prototipo, installazione e crash test in campo prova certificato.

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 Anas, con l'obiettivo di progettare, prototipare e validare la barriera di sicurezza stradali integrate Anas.

Nella prima fase delle attività ci si è concentrati nella raccolta della documentazione inerente barriere commerciali di tipo integrato anche attraverso il contattato con tutte le aziende nazionali e parte di quelle europee per l'identificazione delle prestazioni tecniche di ciascun prodotto soprattutto prestando attenzione ai video alta definizione dei crash test superati eseguiti presso i campi prova.

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 ed 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. Si è arrivati alla prototipazione di due primi modelli DSM che si è deciso di sviluppare e portare avanti in parallelo.

POTENZIAMENTO, ADEGUAMENTO E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Si.T.A.P. - Sistemi di Trattamento delle Acque di Piattaforma

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) ad 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 meteo-climatiche, vincoli normativi, ecc.).

È stata individuata la tratta sperimentale in cui installare il sistema di monitoraggio pilota (tratto Monte Romano est - Cinelli - tronco 3° - lotto 1° - stralcio B - della S.S. 675 "Umbro-Laziale") mentre la proposta di progetto è in fase di finalizzazione.

Nel corso del 2020 è stata, inoltre, sottoscritta la Convenzione di Ricerca con l'Università di Tor Vergata e sono proseguite le attività di progettazione del sito di monitoraggio, relative all'analisi meteo-climatica locale, ed è iniziata inoltre la predisposizione del modello idraulico delle due vasche selezionate al fine di determinarne le portate attese e definire le modalità di campionamento.

CAMBIAMENTI CLIMATICI E RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI

RAFAEL System for Risk Analysis and Forecast for Critical Infrastructure in the Apennine 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. Sono state attualmente completate tutte le azioni preliminari riguardanti la raccolta dei dati necessari per effettuare gli studi propedeutici alla realizzazione dell'area pilota di Catania.

A causa del lockdown, le attività hanno subito una battuta di arresto. Sono comunque proseguite le fasi di progettazione del sito pilota, è stato modellizzato il viadotto Sordo per studiarne il comportamento dinamico ed è stato predisposto il modello per la caratterizzazione della mobilità.

GESTIONALE

INFRA4DFUTURE Infrastructure for the future

Gli obiettivi dell'attività sono:

- sviluppo di strategie e strumenti di coordinamento dedicati ai futuri bisogni di innovazione nel campo delle infrastrutture di trasporto multimodale;
- predisposizione di schemi di innovazione transfrontalieri, transnazionali e trans-atlantici;
- promozione dell'innovazione attraverso l'individuazione di modalità interattive di collaborazione tra gestori delle varie infrastrutture, l'industria e gli istituti di ricerca per programmare attività di sviluppo condivise e rendere i risultati delle ricerche effettuate immediatamente operativi;
- formazione di nuove figure professionali idonee allo svolgimento di attività cross-modali;

Il progetto produrrà un piano strategico della ricerca che coprirà un periodo esteso fino al 2040, un'agenda della ricerca riferita allo stesso periodo, e un portfolio di iniziative progettuali che coinvolgeranno i gestori di infrastrutture, l'industria e gli istituti di ricerca. Saranno inoltre definiti gli schemi organizzativi e finanziari per l'implementazione di iniziative condivise.

Sono state individuate le aree tematiche di interesse nei vari settori trasportistici sulle quali far convergere i futuri obiettivi della ricerca ed è stato approvato il modello gestionale. Nel primo semestre del 2020 è stata predisposta la relazione finale delle attività svolte ed è stato predisposto il programma di ricerca del Collaboration Group "Preserving the Environment", coordinato da Anas, che ha presentato il programma di ricerca.

Nel mese di Settembre 2020 si è, inoltre tenuto il meeting conclusivo del progetto, seguito dall'invio del Final Report e dalla trasmissione delle informazioni amministrative richieste dalla CE. Il progetto si è quindi formalmente concluso il 30 Settembre 2020.

COLLABORATION GROUP Preserving The Environment

Il progetto si pone l'obiettivo di creare una piattaforma per la promozione e gestione di progetti di ricerca su temi ambientali, in accordo con gli obiettivi Europei descritti nel Green Deal e nel programma di ricerca HORIZON EUROPE.

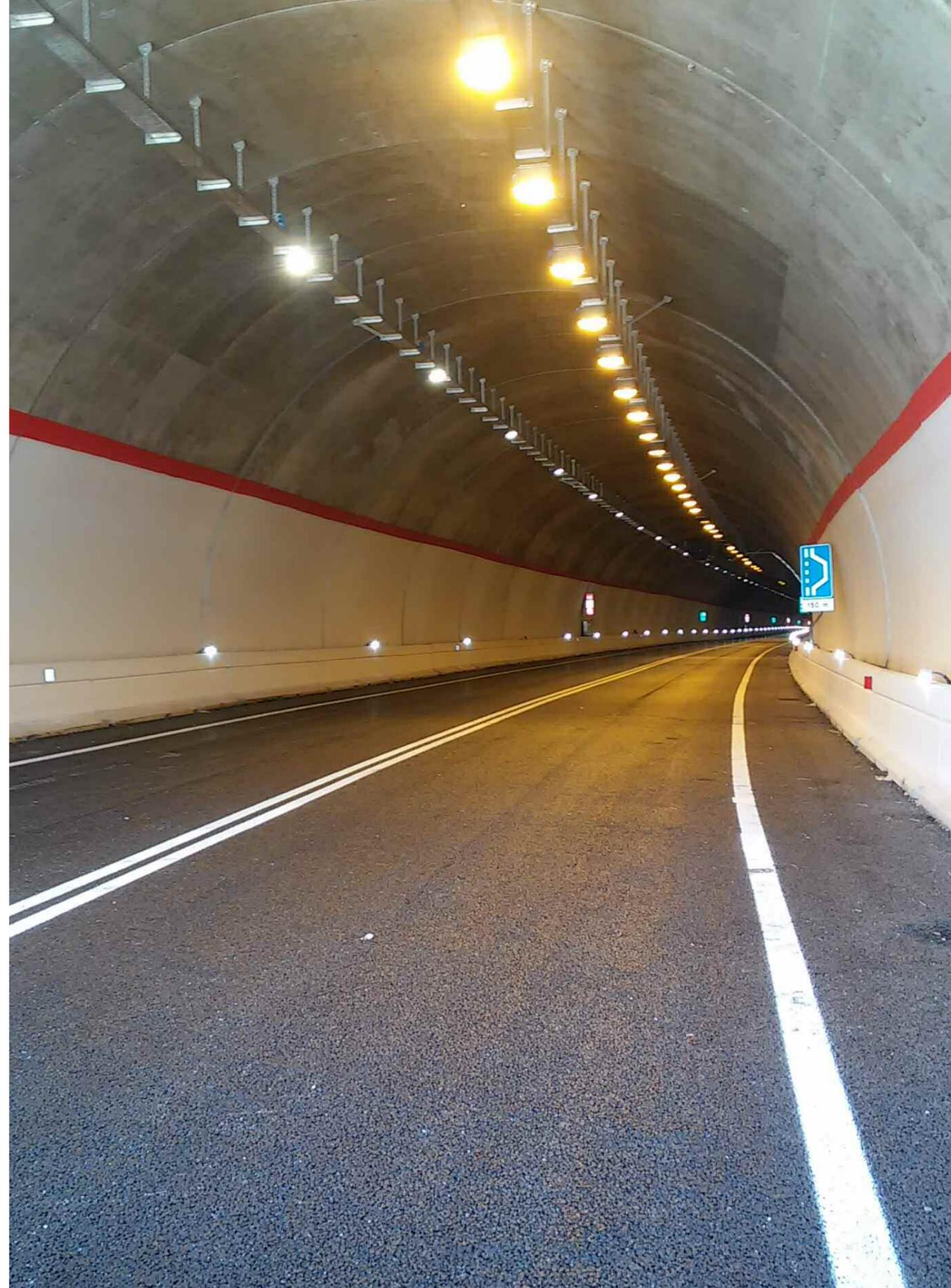
L'iniziativa proposta trae origine dal progetto Europeo Infra4Dfuture, nell'ambito del quale sono stati costituiti 8 "Collaboration Group" con l'obiettivo di creare le sinergie necessarie per promuovere attività di ricerca di comune interesse orientate su specifiche tematiche. In particolare, Anas è stata individuata come coordinatore del gruppo dedicato alla preservazione dell'ambiente.

DYNAMAP+

Il progetto si inserisce nell'ambito della Direttiva 2002/49/CE (END) del Parlamento Europeo, relativa alla valutazione e gestione del rumore ambientale, con l'intento di facilitare le attività di mappatura acustica delle infrastrutture di trasporto, rese obbligatorie da tale direttiva con periodicità quinquennale.

Per rendere più snello e meno costoso l'aggiornamento delle mappe acustiche è stato realizzato, nell'ambito del progetto LIFE DYNAMAP, un sistema di acquisizione ed elaborazione dati integrato, costituito da sensori a basso costo che misurano direttamente la potenza sonora della sorgente in corrispondenza di punti significativi della rete stradale e di un software di gestione, elaborazione e rappresentazione dei dati acquisiti basato su una piattaforma general purpose di tipo GIS per l'aggiornamento delle mappe in tempo reale.

Al termine del progetto saranno disponibili un rapporto di carattere tecnico/economico per valutare la possibilità di estendere il sistema su vasta scala e un documento di specifica per la progettazione e realizzazione del sistema nei diversi contesti ambientali e territoriali.



EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA

La Legge Finanziaria 2007 (n. 296 del 27/12/2006) all'art. 1, comma 1025, ha stabilito, a partire dal 1/01/2007, il subentro di Anas nella gestione dell'intero patrimonio dell'ex Fondo Centrale di Garanzia, 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 stanziata 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 stanziata e comprese nell'ambito del Contratto di Programma Anas S.p.A. 2016-2020». Di conseguenza le risorse finanziarie dell'ex FCG, non impegnate per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria determinate includendo anche i risultati positivi generati dalla gestione dell'ex FCG a partire dall'1/1/2007, disponibili per circa 838 milioni di euro, saranno destinate al finanziamento degli interventi, di qualsiasi tipologia, rientranti nel CdP 2016-2020.

Alla data del 31 dicembre 2020 sono stati finanziati e impegnati 34,5 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".

Riguardo agli interventi di completamento della A2 "Autostrada del Mediterraneo" 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 270,4 milioni di euro sono stati destinati, nei limiti delle disponibilità di cassa, alla copertura degli impegni previsti per maggiori costi capitalizzabili sui lavori in corso di realizzazione relativi ad altri interventi sulla A2. A fronte di tale importo 27,98 milioni di euro sono stati già utilizzati.

Di seguito si riporta l'avanzamento della produzione al 31 dicembre 2020, per il nuovo intervento di Piombino e per il Macrolotto 3 sulla A2.

Valori in migliaia di euro

AVANZAMENTO PRODUZIONE al 31.12.2020	
SS 398 Val di Carnia - Bretella di collegamento Autostrada Tirrenica A12- Porto di Piombino	113
MACROLOTTO 3 A2 'AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO' AVANZAMENTO PRODUZIONE al 31.12.2020	
Parte 1	455.190
Parte 2	548.337
Parte 3	280.703
Contenziosi SARC	57.985
TOTALE	1.342.215

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, relativamente alla 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.

Si evidenzia inoltre che in data 6/4/2020 la concessionaria Sitaf, in considerazione degli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica sul settore autostradale, ha richiesto ad Anas di poter posticipare all'esercizio 2021 il pagamento della rata di competenza dell'esercizio 2020 per circa 34 milioni di euro. A tale nota Anas ha dato riscontro positivo e richiesto l'applicazione degli interessi di dilazione.

Con successiva nota prot. 9874 del 30/9/2020 Sitaf, evidenziando le difficoltà a mantenere in equilibrio economico-finanziario il vigente PEF, nelle more dell'aggiornamento del Piano stesso a cura del Ministero Concedente, ha chiesto ad Anas di acconsentire alla riduzione delle rate 2020 (di 35.933 milioni di euro) e 2021 (di 32.463 milioni di euro) al livello minimo consentito di 12,4 milioni di euro per anno. Tale richiesta è in fase di valutazione da parte di Anas.

Relativamente alla concessionaria Strada dei Parchi si rappresenta che le rate di competenza dell'esercizio 2018 e 2019 e 2020, con scadenza 30 aprile 2018, 30 aprile 2019 e 30 aprile 2020, di importo 4.228 mila euro ciascuna, comprensive di interessi, non risultano ancora versate.

Di seguito il prospetto riepilogativo del credito verso società concessionarie come da Piani di rimborso vigenti al 31 dicembre 2020:

Valori in migliaia di euro

EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA - PIANI DI RIMBORSO SOCIETA' CONCESSIONARIE			
Denominazione	31.12.2020	Rate scadute non incassate (comprehensive di eventuali interessi)	Totale
Cisa S.p.A.	86.769	-	86.769
Sat S.p.A.	32.914	-	32.914
Sav S.p.A.	82.057	-	82.057
Strada dei Parchi S.p.A.	4.050	12.683	16.733
Sitaf S.p.A.	857.900	-	857.900
TOTALE	1.063.690	12.683	1.076.373

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 31.12.2020			
Voci	31.12.2020	Incrementi/ Decrementi	31.12.2019
Immobilizzazioni materiali	-	-	-
Beni gratuitamente devolvibili	-	-	-
Altri Crediti	254.457	26.136	228.321
Cassa e disponibilità	13.646	- 18.023	31.669
Ratei e riscontri attivi	1.753	291	1.462
TOTALE ATTIVO	269.856	8.405	261.451
Acconti per opere da realizzare	5.902	462	5.440
Fondi in gestione	-	-	-
Fondo TFR	15	-	15
Fondo Rischi e Oneri	242.542	- 8.277	250.729
Debiti verso fornitori	4.044	120	3.924
Altri debiti	17.443	16.099	1.344
TOTALE PASSIVO	269.856	8.405	261.451

La voce "Altri crediti", pari a 254.457 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 (106.481 mila euro), ai diritti concessori per i lavori realizzati e di competenza dell'Ex FCG (12.541

mila euro), ai certificati di deposito a breve (74.687 mila euro) e alle somme versate su conti corrente Anas in conto futuri pagamenti lavori (58.676 mila euro). L'incremento di 26.136 mila euro è imputabile principalmente alla produzione di periodo (+9.708 mila euro), alla variazione della voce depositi a breve (+ 33.427 mila euro), agli incassi da parte delle società concessionarie della rata 2020 del relativo piano di rimborso (-15.427) e alla variazione delle somme trasferite sui c/c Anas in conto futuri pagamenti lavori (-1.631 mila euro).

La voce "Cassa e disponibilità" pari a 13.646 mila euro, si riferisce alle disponibilità presenti sulle Banche del Fondo Centrale di Garanzia. Il decremento del periodo, pari a 18.023 mila euro, fa riferimento principalmente agli importi investiti in certificati di deposito (18.000 mila euro).

La voce "Ratei e risconti Attivi", pari a 1.753 mila euro si riferisce agli interessi attivi maturati e ancora da incassare verso Strada dei Parchi relativi alle rate del Piano di Rimborso e degli interessi maturati su certificati di deposito e c/c bancari.

La voce "Acconti per opere da realizzare" pari a 5.902 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.

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 dell'1/1/2007.

La voce "Fondo per rischi e Oneri", pari a 242.452 mila euro, rappresenta il fondo appositamente costituito alla data di FTA a copertura dei contenziosi probabili ex Salerno Reggio Calabria. La variazione di periodo, pari a -8.277, si riferisce ai contenziosi ex Salerno Reggio Calabria pagati da Anas a valere su tale fondo.

La voce "Debiti verso fornitori" pari a 4.044 mila euro, si riferisce ai debiti per fatture ricevute e da ricevere (157 mila euro) e dei debiti per ritenute infortuni accantonate (3.887 mila euro) relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.

La voce "Altri debiti", pari a 17.443 mila euro si riferisce ai debiti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia verso Anas per pagamenti di fatture e competenze del Fondo effettuati da quest'ultima. In particolare 298 mila euro si riferiscono a debiti per fatture lavori pagate da Anas da rimborsare, 8.808 mila euro si riferiscono a debiti per costi interni capitalizzati sugli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia, 58 mila euro si riferiscono a debiti per costi del personale diretto e indiretto ribaltati da Anas sull'ex Fondo Centrale di Garanzia e 8.277 ai contenziosi ex Salerno Reggio Calabria finanziati dal Fondo Centrale di Garanzia da rimborsare ad Anas. La variazione dell'esercizio, pari a +16.099 mila euro, si riferisce ai nuovi debiti maturati al 31/12/2020 al netto dei rimborsi effettuati.

Tali debiti verranno rimborsati nel corso del 2021.

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

Valori in migliaia di euro

FONDO CENTRALE DI GARANZIA CONTO ECONOMICO al 31.12.2020			
Voci	31.12.2020	Incrementi/ Decrementi	31.12.2019
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	9.708	(7.363)	2.345
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	9.795	(7.344)	2.451
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	549	201	750
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	-	-	-
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-	-	-
UTILE/PERDITA D'ESERCIZIO	462	182	644

- La voce "Valore della Produzione" pari a 9.708 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 nel periodo.
- La voce "Costi della Produzione" pari a 9.795 mila euro, oltre a costi lavori sostenuti nel periodo (9.708 mila euro) comprende tutti gli altri costi imputati direttamente sul centro di costo dell'ex Fondo Centrale di Garanzia riferiti al personale diretto (29 mila euro), al personale indiretto (29 mila euro) e a spese bancarie e bolli (28 mila euro).
- La voce "Proventi e Oneri finanziari", pari a 549 mila euro, comprende gli interessi maturati sulle rate delle società concessionarie di competenza dell'esercizio (234 mila euro) e gli interessi maturati nel periodo su certificati di deposito e sui c/c bancari (315 mila euro).

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE

ANAS INTERNATIONAL ENTERPRISE - AIE S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 100,00%

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. La Società è controllata ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Anas, che ne detiene il 100% del capitale sociale. A partire dal 2016 Anas ha demandato interamente ad AIE la gestione di tutte le proprie attività estere. A tale scopo nel luglio 2016 Anas ha conferito ad AIE apposito mandato esclusivo con rappresentanza per la gestione in nome e per conto di Anas delle commesse acquisite all'estero.

Nel periodo di riferimento Anas ha avviato un progetto di riassetto delle attività estere, ad oggi demandate interamente alla controllata Anas International Enterprise S.p.A. ("AIE").

Tale iniziativa nasce principalmente dai risultati di esercizio negativi conseguiti negli ultimi esercizi da AIE, nonché dalla constatazione del progressivo deterioramento della situazione patrimoniale e finanziaria e dalle incerte prospettive di rilancio della società e prevede, 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, e il trasferimento ad Anas Concessioni Autostradali S.p.A. ("ACA", 100% Anas) delle attività AIE relative alle concessioni autostradali a pedaggio/ corrispettivo. Le iniziative non più profittevoli e/o coerenti con gli obiettivi industriali di Gruppo verrebbero liquidate e con esse verrebbe successivamente liquidata anche AIE.

Il riassetto delle attività estere sarà accompagnato da opportune misure per rendere operativamente possibile la gestione delle nuove attività da parte di ACA, che si trova tuttora in fase di start up. A tale riguardo è previsto altresì che ACA venga resa destinataria del conferimento, in tutto o in parte, delle partecipazioni già detenute da Anas in concessionarie autostradali italiane, attuando così l'originario disegno operativo della società, e sia adeguatamente capitalizzata, nonché dotata di una propria struttura organizzativa, ancorché molto contenuta, fermo restando il supporto della controllante Anas per tutte le attività di staff/ supporto specialistico attraverso apposito contratto di service.

Al fine di sviluppare e gestire le attività relative ai servizi integrati di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero è prevista la creazione in Anas di una apposita struttura organizzativa. Ciò anche al fine di ottenere significative economie e sinergie dalla gestione unitaria delle commesse in termini sia di minori costi operativi che di minori costi fissi, connessi al mantenimento in essere di una società.

L'idea di continuare a gestire le attività relative alle concessioni autostradali in ambito internazionale attraverso ACA, appositamente costituita da Anas nel 2017 per operare nel settore delle concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture di trasporto a pedaggio/ corrispettivo, separando in tal modo le attività di impresa da quelle "amministrative" finanziate con contributi pubblici e protette da privilegi pubblici, si pone in coerenza con i programmi originariamente messi a punto in occasione dell'ingresso di Anas nel Gruppo FS.

Al 31 dicembre 2020, AIE partecipa direttamente ed esercita il controllo sulle seguenti società:

- PMC Mediterraneo S.C.p.A. ("PMC", partecipazione del 58,5%), costituita nel dicembre 2013 insieme ad Anas, Progetti Europa & Global S.p.A. e Italsocotec S.p.A., per dare esecuzione al contratto - già affidato agli altri Soci in raggruppamento temporaneo di impresa - avente ad oggetto l'espletamento dei servizi di Project Management per il progetto dell'autostrada Ras-Ejdyyer Emssad in Libia, nell'ambito del Trattato di Amicizia italo-libico del 30 agosto 2008;
- 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 la costruzione e gestione dell'Autostrada della 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;
- Anas Tec Gulf Engineering LLC ("ATG", partecipazione del 45%), costituita in Qatar nel marzo 2017, per poter meglio cogliere le opportunità di *business* nell'Area del Golfo. ATG, in virtù di una partecipazione al capitale del 99,99%, controlla a sua volta Anas Tec India, società costituita per l'esecuzione - in Joint Venture con la società di diritto indiano AVEVA Corporation Private Limited - del progetto "Package IX", avente ad oggetto lo sviluppo della progettazione, costruzione e manutenzione di due lotti stradali di Amaravati, nuova capitale dell'Andhra Pradesh (lavori sospesi da maggio 2019).

In considerazione della mancata implementazione del nuovo piano industriale predisposto nel secondo semestre 2019 e delle incerte prospettive di rilancio, tenuto altresì conto dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 a livello globale e delle misure restrittive adottate dalle rispettive autorità di governo per limitarne la diffusione, che - tra l'altro - stanno limitando fortemente lo sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali a livello internazionale, nel corso dell'esercizio 2020 la Società ha concentrato la propria attività sulla prosecuzione delle commesse già in essere e sulla possibilità di negoziare eventuali estensioni alle stesse.

In data 12 marzo 2021 Anas ha confermato ad AIE la disponibilità del supporto finanziario e/o patrimoniale espresso nella comfort letter del 18 giugno 2019 nei termini ivi contenuti, per la restante quota non ancora utilizzata, ancorché non oltre il termine di approvazione del bilancio 2021.

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

Quota di Partecipazione Anas 1,50%

PMC (58,5% AIE, 1,5% Anas e 40% soci privati) è stata costituita nel 2013 per dare esecuzione al contratto (il "Contratto"), già affidato al RTI costituito da Anas e dai soci privati di PMC, per l'esecuzione dei servizi di project management consulting connessi alla realizzazione dell'autostrada costiera Ras-Ejdyyer Emssad 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 ad imprese italiane. Il collegamento autostradale è lungo circa 1.700 Km ed è suddiviso in 4 lotti (il lotto 1, in Cirenaica, risulta già assegnato dal 2013 ad un consorzio di imprese con mandataria Webuild).

Dopo anni di stallo a causa dei noti eventi bellici in Libia, nel corso del secondo semestre 2020, grazie al processo di pacificazione nel Paese in via di consolidamento e alla volontà politica dell'Italia di ricostruire solide relazioni industriali con il Paese, rafforzando il proprio ruolo di partner privilegiato tra i Paesi del Mediterraneo, per aprire o - come nel caso - riaprire nuove opportunità di *business* per le imprese italiane, il MIT e il MAECI (deputati a presiedere il Progetto) hanno manifestato la volontà di riavviare al più presto i lavori.

Come da intese già intercorse con la Libia, nel gennaio 2021 sono state avviate le prime attività della gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione in zona Tripolitania dei tre sub lotti costituenti il lotto 4, di estensione totale di circa 400 km (importo complessivo dei 3 sub lotti a base di gara circa 1,7 miliardi di euro). La conclusione della gara e la stipula del contratto di affidamento sono previste per fine novembre 2021.

Le attività di gara saranno realizzate da Anas, come da accordi iniziali tra Anas e gli altri soci di PMC. Tali attività avranno inoltre evidenti riflessi positivi in termini di immagine e reputazione per la Società e per l'intero Gruppo FS, anche al fine di accrescere ulteriormente nel prossimo futuro la presenza dell'intero Gruppo sui mercati esteri e, in particolare, in quelli del Nord Africa.

Nell'ambito del progetto di riorganizzazione delle attività estere avviato da Anas, è atteso nel corso del 2021 il trasferimento da AIE ad Anas della partecipazione detenuta in PMC.

Il bilancio 2020 - come di consueto - chiude in pareggio, per effetto del ribaltamento sui Soci di tutti i costi e i ricavi inerenti il Progetto in essere.

ANAS Concessioni Autostradali S.p.A. ("ACA")

Quota di Partecipazione Anas 100%

ACA è stata costituita nel 2017 allo scopo 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.

L'originario disegno operativo della Società troverà compimento nell'ambito del progetto di riorganizzazione delle attività estere avviato da Anas, il quale prevede che vengano conferite ad ACA, in tutto o in parte, le partecipazioni già detenute da Anas in concessionarie autostradali italiane, nonché le attività estere nel settore delle concessioni di infrastrutture a corrispettivo e/o pedaggio, attualmente gestite ad AIE.

Il bilancio 2020, a causa della non operatività della Società e dell'assenza quindi di ricavi propri, chiude in perdita per 50 mila euro.

Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. ("QMU")

Quota di Partecipazione Anas 92,382%

QMU, "Società Pubblica di Progetto" senza scopo di lucro ai sensi dell'art.193 del D.Lgs. n. 50/2016 (già art. 172 del D.Lgs. n. 163/2006), è stata costituita, 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 CIPE nn. 121/ 2001, 93/2002 e 13/2004), da ultimo aggiornato, anche sotto il profilo del

fabbisogno economico finanziario per il completamento degli interventi infrastrutturali residuali, con la Delibera CIPE 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 ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Anas, che ne detiene il 92,382% del capitale sociale. Gli altri azionisti sono Regione Marche (2,858%), Sviluppo 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") 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 S.S. 77 - Maxilotto 1); la Perugia - Ancona, S.S. 76 e S.S. 318, e la Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano-Muccia (nel complesso Maxilotto 2), nonché degli altri interventi viari di completamento inclusi nel Contratto di Programma MIT-ANAS 2016-2020 (Allaccio S.S. 77 - S.S. 16 a Civitanova Marche; Intervalliva di Macerata) e successivo Aggiornamento 2018-2019 (Intervalliva di Tolentino - San Severino; Svincolo di Valmenotre; Allaccio S.S. 77 - S.S. 3 a Foligno).

Le direttrici principali e la Pedemontana delle Marche sono state suddivise in due Maxilotti affidati a Contraente Generale: il Maxilotto 1 è stato affidato 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 Operae 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 cd. "PAV"), di cui è stato disposto l'abbandono con la delibera CIPE n. 64/2016.

Nell'esercizio 2020, la grave emergenza sanitaria dovuta all'epidemia da Covid-19 non ha prodotto effetti negativi sulle attività sociali, sulla situazione finanziaria, patrimoniale ed economica della QMU e sui valori del Bilancio chiuso al 31.12.2020. Nel pieno della pandemia decretata nel marzo 2020, si è registrata una sospensione dei lavori del Maxi Lotto 2 dal 31 marzo 2020 al 04 maggio 2020.

Con riferimento in particolare al Maxilotto 1 tutte le tratte, per complessivi 42 km, risultano già aperte al traffico.

È tuttora in corso il 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 - per un importo complessivo di circa 450 milioni di euro. In sede di comparsa di costituzione e domanda riconvenzionale il CG ha richiesto l'importo complessivo di circa 1.162 milioni di euro a titolo di ristoro degli oneri evidenziati nelle riserve contabili.

In data 31.03.2020 è stata depositata la relazione definitiva della CTU, ampiamente favorevole a QMU/ANAS. In particolare l'elaborato peritale, specialmente in ordine al danno da ritardo, prevede in favore di QMU/ANAS un importo di 100 milioni di euro e una sostanziale riduzione delle richieste risarcitorie (riserve) avanzate dal CG (la CTU ha riconosciuto al CG circa 16 milioni di euro a fronte di oltre un miliardo di euro richiesto). Nell'udienza del 14.12.2020 la causa è stata trattenuta in decisione con concessione di termini per deposito di note conclusionali e repliche.

Per quanto attiene al Maxilotto 2 nel periodo di riferimento i lavori, salvo una breve sospensione a causa della pandemia da COVID-19, sono proseguiti regolarmente. Nel corso dell'esercizio sono stati completati e aperti al traffico 3,5 km del tratto Albacina Serra San Quirico (da Albacina a Galleria Sassi Rossi esclusa) e ulteriori 2,5 km lungo il tratto Albacina - Serra San Quirico (da Galleria Mariani fino allo svincolo di Valtreara). A fine esercizio le opere realizzate da QMU e aperte al traffico lungo la Direttrice Perugia - Ancona si sviluppano per una lunghezza totale di 21,5 Km.

Gli altri interventi viari di completamento sopra richiamati sono attualmente in fase di progettazione e la relativa realizzazione sarà affidata da QMU con modalità in corso di definizione.

Il progetto di bilancio 2020 chiude in pareggio, in ragione della natura stessa della Società.

STRETTO DI MESSINA S.P.A. - IN LIQUIDAZIONE ("SDM")

Quota di Partecipazione Anas 81,848%

Come è noto, SdM è stata costituita ai sensi 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").

Con una partecipazione al capitale sociale pari all'81,848%, Anas è azionista di maggioranza ed esercita attività di direzione e coordinamento, senza che ciò abbia comportato influenza rilevante sulle decisioni adottate dalla Società nella gestione delle attività svolte nel corso del primo semestre 2020.

SdM è 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 è stato, altresì, nominato Commissario Liquidatore il Prof. Vincenzo Fortunato, entrato in carica in data 14 maggio 2013.

L'emanazione del predetto DPCM di messa in liquidazione della Società ha 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 è altresì 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. Quale ulteriore conseguenza la Legge ha disposto che:

- "In tale circostanza, a definitiva e completa tacitazione di ogni diritto e pretesa, gli effetti della caducazione dei vincoli contrattuali comportano esclusivamente il riconoscimento di un indennizzo costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e dal pagamento di una ulteriore somma pari al 10 per cento dell'importo predetto" (co. 3);
- "Gli eventuali indennizzi conseguenti all'attuazione [della Legge] sono preventivamente comunicati alle competenti Commissioni parlamentari con elencazione dei destinatari e delle relative somme loro riconosciute e con l'indicazione puntuale delle prestazioni progettuali previste ed eseguite che hanno dato luogo all'indennizzo per ciascuno dei predetti soggetti" (co. 11);
- "Agli oneri derivanti dagli eventuali indennizzi conseguenti all'attuazione [della Legge] si provvede mediante utilizzo dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successivi rifinanziamenti, relativa al Fondo per lo sviluppo e la coesione. A tale fine le risorse del Fondo sono coerentemente riprogrammate dal CIPE a valere sulle assegnazioni destinate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" (co. 10).

A tale riguardo, la legge n. 228 del 24 dicembre 2012, all'art. 1, comma 213, ha disposto che "Al Fondo per lo sviluppo e la coesione è assegnata una dotazione finanziaria aggiuntiva di 250 milioni di euro per l'anno 2013 da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la società Stretto di Messina S.p.a.. Ulteriori risorse fino alla concorrenza di 50 milioni di euro sono destinate alla medesima finalità a valere sulle risorse rivenienti dalle revoche di cui all'articolo 32, commi 2, 3 e 4, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111". Le risorse di cui al predetto comma 1 sono state successivamente ridotte di 235 milioni di euro ai sensi dell'art. 18, comma 13 del D.L. n. 69/2013, conv. in L. n. 98/2013.

Nel corso del 2020 sono proseguite le attività liquidatorie, nel rispetto delle disposizioni introdotte dalla Legge e sulla base delle linee guida emanate congiuntamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (il "MEF") e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (il "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., approvato dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti in data 12 novembre 2013.

In considerazione di quanto sopra rappresentato e in continuità con le valutazioni e i criteri utilizzati per l'elaborazione dei precedenti bilanci intermedi di liquidazione e - ancora prima - del bilancio chiuso al 31.12.2012, nonché del Rendiconto sulla gestione ex art. 2487 bis C.C. alla data del 14 maggio 2013, tenuto conto altresì degli approfondimenti già svolti in materia, la Società ritiene pienamente realizzabile il valore

dei cespiti capitalizzati relativi all'Investimento principale, per l'insorgere in capo alla stessa SdM di un diritto all'indennizzo a seguito della caducazione ex lege del rapporto concessorio. Infatti, per ragioni di ragionevolezza - che inducono a giudicare l'obbligo indennitario di cui al comma 3 della Legge applicabile a tutti i rapporti contrattuali in essere facenti capo alla Società e travolti dall'applicazione della Legge - SdM ritiene di poter vantare almeno il diritto all'indennizzo corrispondente al pregiudizio scaturente dalla mancata realizzazione dell'Opera, conseguente al venir meno della convenzione di concessione, quantificabile nell'importo delle spese per prestazioni progettuali eseguite, incrementato del 10%.

La Società ha pertanto richiesto al MEF e al MIT il riconoscimento di un corrispettivo complessivo di 325,8 milioni di euro, pari al valore delle prestazioni rese per le attività di progettazione dell'Opera (312,4 milioni di euro), incrementato del 10% a titolo di indennizzo e decurtato dei contributi già acquisiti (per complessivi 17,8 milioni di euro). Tale importo andrà adeguato in relazione alle successive spese che la Società dovrà sostenere in conseguenza della intervenuta caducazione del rapporto di concessione, segnatamente per quegli importi che dovranno essere riconosciuti a titolo di indennizzo o risarcimento. Sempre in continuità con le valutazioni effettuate in occasione dei precedenti bilanci, la Società ha ritenuto opportuno non effettuare ulteriori accantonamenti con riferimento all'eventuale insorgenza di altre passività connesse alla definizione dei rapporti pendenti, e in particolare per quanto attiene "agli oneri derivanti dagli eventuali indennizzi conseguenti all'attuazione" della Legge, commi 10 e 11; ciò in quanto ritiene che tali indennizzi debbano trovare tutti copertura nelle risorse pubbliche individuate dalla normativa stessa e formare oggetto della preventiva comunicazione alle competenti Commissioni Parlamentari.

Peraltro ciò ha avuto conferma nell'avvenuto pagamento dell'indennizzo spettante ai sensi della Legge al Raggruppamento Temporaneo di Imprese ATI Fenice (mandataria Fenice S.p.A. e mandanti Agriconsulting S.p.A., GfK Eurisko S.r.l., Nautilus Società Cooperativa, Theolab S.p.A., affidatario dei servizi di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale) direttamente da parte del MIT nel mese di dicembre 2015.

La liquidazione è proseguita principalmente attraverso lo svolgimento delle attività conseguenti alla sentenza del Tribunale di Roma emanata a fine 2018 sui contenziosi promossi dagli ex contraenti della Società per la progettazione e realizzazione dell'Opera.

Si ricorda in breve che sia il CG Eurolink S.c.p.A. (affidatario per le attività di progettazione e costruzione dell'Opera) che il PMC Parsons Transportation Group Inc. (affidatario per i servizi di Project Management Consulting) 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 altresì 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 è 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, sono a vantaggio, tutela e beneficio degli Azionisti, oltre che degli eventuali creditori di SdM e, quindi, sono 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 dovuto da SdM al Contraente Generale Eurolink.

Avverso la sentenza Eurolink ha presentato ricorso. La Società si è costituita in giudizio contestando tutte le richieste del GC 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.

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 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 quindi essere quantificata secondo i criteri previsti dalla Legge, dichiarata non illegittima dalla Corte Costituzionale. Di conseguenza, l'istruttoria sulle prestazioni previste ed eseguite da Parsons - cui va aggiunto il 10% dell'importo risultante - dovrà essere effettuata da SdM e poi sottoposta al MIT, secondo la procedura disciplinata dalla Legge.

Nel gennaio 2020 la Società si è costituita nel giudizio dinanzi alla Corte di Appello di Roma, promosso da Eurolink avverso la citata sentenza emessa dal Tribunale nel novembre 2018, come illustrato nella precedente trattazione sul contenzioso.

La causa è allo stato trattenuta in riserva ad oggi non ancora sciolta.

In relazione agli aspetti organizzativi e allo stato della procedura liquidatoria, anche riguardo al quadro del contenzioso in essere, nel corso del 2020 la Società ha proseguito nella rimodulazione delle risorse che operano in distacco temporaneo per la liquidazione al fine di contenere il più possibile i costi. Al 31 dicembre 2020 risultano distaccate 2 risorse e ulteriori 4 risorse utilizzate in misura parziale.

Il bilancio intermedio di liquidazione 2020 chiude in utile per 165 mila euro (vs utile di 279 mila euro nel 2019). I proventi della gestione finanziaria sono risultati maggiori rispetto ai costi sostenuti per la gestione liquidatoria. Nel corso dell'esercizio la Società, in relazione allo stato delle operazioni liquidatorie, ha continuato ad adottare misure di riduzione dei costi, poste in essere già dall'inizio della liquidazione. L'adozione di tali misure ha comportato una diminuzione dei costi di struttura e funzionamento di 73 mila euro, pari a circa il 10% rispetto all'esercizio 2019. Per effetto di tale risultato positivo non si è proceduto all'utilizzo del "fondo per costi e oneri di liquidazione".

SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FRÉJUS - SITAF S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 31,746%

SITAF è concessionaria fino a tutto il 2050 per la costruzione e la gestione della parte italiana del Traforo del Fréjus (T4) e dell'Autostrada Torino - Bardonecchia (A32).

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.

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., servizi ingegneria integrata per infrastrutture stradali (che a sua volta controlla la Tecnositaf Russia LLC);
- OK-GOL S.r.l., servizi di assistenza all'utenza;
- 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., società costituita per costruire ed esercire la linea privata di interconnessione a corrente continua ad altissima tensione HVDC Italia-Francia e opere accessorie, lungo l'asse autostradale del Fréjus. L'iniziativa ha subito nel tempo successive variazioni di assetto e di prospettive, fino alla costituzione di una società di scopo partecipata da Terna, Terna Rete Italia e Transenergia denominata "Terna Interconnector". Quest'ultima, a sua volta, ha costituito una terza società denominata "Piemonte - Savoia", alla quale, nel corso del 2016, è stata volturata l'autorizzazione ottenuta a suo tempo da Transenergia.

A decorrere dal 17 dicembre 2014 Anas è stata azionista di maggioranza assoluta di SITAF, detenendone il 51,092% del capitale sociale, senza esercitare i poteri di direzione e coordinamento di cui all'art. 2497 del c.c..

La partecipazione azionaria di Anas, a far data dal 17 dicembre 2014, ha incluso anche le partecipazioni acquisite rispettivamente dalla Provincia di Torino (ora Città Metropolitana di Torino) e da F.C.T. Holding S.p.A. (a Socio Unico Comune di Torino) - di seguito per brevità gli "Enti Locali"- pari complessivamente al 19,347% del capitale sociale di SITAF.

Avverso l'operazione di cessione delle quote degli Enti Locali a beneficio di Anas, è stata promossa dai Soci Privati un'azione giudiziaria, da cui scaturiva un'articolata vicenda contenziosa, conclusasi, in data 28 ottobre 2019, con la pubblicazione delle sentenze n. 7392/2019 e n. 7393/2019, con le quali il Consiglio di Stato, a definizione dei giudizi di ottemperanza alle sentenze del Consiglio di Stato n. 2424/2016 e n. 2425/2016, in estrema sintesi ha (i) dichiarato l'inefficacia del contratto di cessione azionaria stipulato tra Comune di Torino, Provincia di Torino e Anas; (ii) ordinato alle amministrazioni cedenti, previa adozione delle formalità necessarie, di indire una procedura di evidenza pubblica per la dismissione delle relative partecipazioni ai sensi dell'art. 3, comma 27, L. 244/2007, entro 120 giorni dalla comunicazione della sentenza, ovvero entro il 25 febbraio 2020.

Anas ha proceduto ad impugnare le suddette sentenze del Consiglio di Stato a mezzo di apposito ricorso per Cassazione in sede giurisdizionale.

Tuttavia nelle more, al fine di consentire l'ottemperanza alle citate sentenze del Consiglio di Stato, Anas e gli Enti Locali hanno tempestivamente avviato interlocuzioni, ad esito delle quali, mentre il Comune di Torino ha, fin da subito, manifestato la necessità di dismettere la propria quota di partecipazione attraverso una procedura ad evidenza pubblica da esperirsi entro la fine di febbraio, Anas e la Città Metropolitana di Torino

hanno dichiarato la propria disponibilità a non dismettere le rispettive partecipazioni al capitale di SITAF, eventualmente concorrendo in modo congiunto, alla gara per l'acquisizione della quota azionaria posta in vendita dal Comune di Torino. Ciò al fine di mantenere il controllo pubblico sulla Società e di garantire la stabilità del futuro assetto azionario della Concessionaria per un periodo di tempo medio-lungo. Detto intendimento non ha poi trovato sede da parte della Città Metropolitana che, come si dirà in seguito, ha poi deciso di vendere la propria quota congiuntamente a FCT.

Inizialmente, è stato pubblicato avviso di asta pubblica n. 1/2020 per la vendita della sola partecipazione azionaria di FCT Holding S.p.A. pari al 10,653% del capitale sociale, per un importo a base d'asta di 86 milioni di euro. Tuttavia, in seguito alla richiesta di Città Metropolitana di procedere - diversamente dalle iniziali rappresentazioni di intenti - alla vendita congiunta delle azioni possedute in SITAF S.p.A., in data 11 marzo 2020, FCT Holding S.p.A. ha pubblicato "Avviso proroga di manifestazione di interesse", con cui è stato ampliato l'oggetto della gara pari al complessivo 19,347% del capitale sociale di SITAF per un importo a base d'asta di 156 milioni di euro.



BASILICATA - PROVE DI CARICO NUOVO PONTE SULLA STRADA PROVINCIALE EX STATALE 176, TRA PISTICCI E CRACO

Nelle more, in data 26 marzo 2020, ANAS, FCT Holding S.p.A. e Città Metropolitana di Torino hanno sottoscritto un Protocollo di Intesa, allo scopo di dare esecuzione alle sentenze di ottemperanza in un contesto di fattiva collaborazione istituzionale. In forza di tale Protocollo Città Metropolitana di Torino e a FCT Holding S.p.A. avrebbero potuto esercitare, anche disgiuntamente fra loro, la facoltà di richiedere il trasferimento delle partecipazioni originariamente detenute in SITAF a mezzo della girata dei relativi certificati azionari a far data dall'approvazione del bilancio di esercizio 2019 di SITAF S.p.A., a fronte della contestuale restituzione ad Anas del corrispettivo da quest'ultima versato all'epoca della cessione, senza rinuncia e/o acquiescenza alcuna alle proprie pretese. E precisamente, da parte di Anas, né rinuncia all'impugnazione delle sentenze del Consiglio di Stato n. 7392/2019 e n. 7393/2019, a mezzo di apposito ricorso per Cassazione in via giurisdizionale, con connessi e conseguenti diritti, né tacitazione della propria richiesta avente ad oggetto il versamento in suo favore, da parte degli Enti Locali, del maggior importo preteso a titolo di utili medio tempore maturati e non distribuiti da SITAF e maturandi, a decorrere dalla data dell'acquisto e sino alla data in cui avverrà la girata delle azioni, nonché degli oneri e accessori di legge.

Anas ha, quindi, presentato manifestazione di interesse per la partecipazione alla procedura di gara e, in data 21 maggio 2020, ha ricevuto la lettera di invito alla procedura di gara, che prevedeva - quale termine ultimo per la presentazione dell'offerta economica - il giorno 23 luglio 2020 (inizialmente anticipato al 23 giugno 2020 - attesa la rinuncia di tutti i concorrenti alla Virtual Data Room - poi ripristinato all'originario 23 luglio - a seguito del decreto del TAR Piemonte del 20 giugno 2020, emesso in accoglimento del ricorso di Anas).

In esecuzione delle sentenze del Consiglio di Stato n. 2424/2016 e n. 2425/2016 FCT ha indetto l'Asta Pubblica n. 1/2020 per la vendita del 19,347% del capitale sociale di SITAF per un importo a base d'asta di 156 milioni di euro. Alla gara hanno partecipato Anas S.p.A. e ASTM S.p.A.. In data 23 luglio 2020, nell'ambito dell'apertura delle buste della richiamata procedura ad evidenza pubblica, la gara è stata aggiudicata ad ASTM S.p.A., già azionista della Società, che ha acquisito la maggioranza societaria.

Il 27 ottobre 2020 Anas ha trasferito a FCT Holding S.p.A. e a Città Metropolitana di Torino, tramite girata dei titoli e a fronte della restituzione del prezzo a suo tempo corrisposto, le azioni acquistate nel dicembre 2014 e gli Enti locali, a loro volta, hanno girato le azioni a ASTM S.p.A. nella stessa data.

Anas ha posto in essere tutto quanto in suo potere per tutelare la propria partecipazione azionaria di maggioranza in SITAF. Con atti notificati il 22 giugno 2020 Anas ha impugnato dinanzi alla Corte di Cassazione, per motivi inerenti alla giurisdizione (art. 362 c.p.c. e 110 c.p.a.), le sentenze del Consiglio di Stato n. 2424/2016 e n. 2425/2016. I ricorsi sono ad oggi pendenti (RG n. 15393/2020 e RG n. 16502/2020), e censurano le due sentenze perché il Giudice amministrativo avrebbe esorbitato i limiti della propria cognizione pronunciando l'inefficacia dei contratti stipulati tra Anas e gli Enti locali aventi ad oggetto la cessione da parte di questi ultimi delle partecipazioni azionarie detenute in SITAF.

Inoltre, Anas ha proposto ricorso dinanzi al TAR Piemonte per ottenere l'annullamento degli esiti della citata procedura di asta pubblica n. 1/2020 indetta da FCT e Città Metropolitana di Torino, nonché la caducazione

del contratto di cessione delle azioni di FCT Holding e della Città Metropolitana di Torino medio tempore stipulato con ASTM, articolando quattro censure:

- i. illegittimità dell'apertura della gara anche ad operatori economici privati in violazione delle disposizioni statutarie che riservano almeno il 51% del capitale sociale ad azionisti pubblici o a prevalente capitale pubblico;
- ii. l'illegittimità del presupposto nulla osta della Presidenza del Consiglio dei Ministri sull'esercizio del cd. Golden Power e del ritenuto averamento della relativa condizione sospensiva;
- iii. la violazione dei giudicati derivanti dalle sentenze del Consiglio di Stato per la mancata previsione in sede di gara di adeguati meccanismi di tutela del credito vantato da Anas e dallo Stato relativamente al rimborso del debito dell'ex Fondo Centrale di Garanzia;
- iv. il ritenuto averamento della condizione prevista dal par. 3.1.d., lett. b) della Lettera di invito relativa all'ottenimento dell'autorizzazione degli enti finanziatori.

Il ricorso (notificato il 25 novembre 2020) è stato iscritto a ruolo il 3 dicembre 2020 e ha assunto il n. RG 924/2020. Il TAR Piemonte ha fissato l'udienza di merito per il 23 giugno 2021. Nell'ambito dello stesso giudizio Anas ha proposto ricorso ex art. 116 c.p.a. avverso l'ostensione incompleta degli atti da parte della Presidenza del Consiglio (relativa al procedimento relativo all'esercizio del Golden Power, oggetto del secondo motivo del ricorso): la Camera di consiglio fissata per il 14 aprile 2021.

Infine con nota del 18 dicembre 2020 l'ISTAT ha comunicato al MIT e al MEF che, a seguito della cessione delle azioni degli Enti locali "in base ai criteri di classificazione stabiliti dal SEC 2020 SITAF non possiede più i requisiti per essere classificata nel settore istituzionale delle Amministrazioni Pubbliche ... [e] sarà formalmente esclusa dal nuovo elenco delle Amministrazioni Pubbliche che verrà pubblicato a settembre 2021".

Sono tuttora in corso i lavori per la realizzazione della seconda canna del Traforo, la cui ultimazione è prevista per fine 2021.

Si evidenzia inoltre che Anas in data 24 marzo 2021, ha manifestato la propria disponibilità, in proporzione alla propria quota di partecipazione (31,746%), a supportare SITAF in relazione all'adempimento delle proprie obbligazioni, con riferimento all'esercizio 2020 e validità fino al 31 dicembre 2021, e comunque a copertura di un importo massimo di 15,9 milioni di euro.

AUTOSTRADE DEL LAZIO S.P.A. ("ADL")

Quota di Partecipazione Anas 50,00%

AdL, società a partecipazione paritetica tra Anas e la Regione Lazio, ha per oggetto 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 (l'“Intervento”), nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario della Regione Lazio.

L'esercizio 2020 è stato caratterizzato dal proseguimento del contenzioso riguardante l'aggiudicazione della gara per l'affidamento in concessione dell'Intervento.

Le procedure di gara per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell'Intervento si sono concluse nel corso dell'esercizio 2016 con l'aggiudicazione definitiva in favore del Consorzio Stabile SIS, risultato primo in graduatoria.

Avverso la determinazione di aggiudicazione definitiva il RTI Salini, risultato secondo in graduatoria, ha promosso contenzioso innanzi al TAR e, successivamente, al Consiglio di Stato. Quest'ultimo, con sentenza n. 5374 del 13 settembre 2018, pur evidenziando che l'offerta del Consorzio SIS era conforme alla legge di gara, ha accolto le censure del RTI Salini, "concernenti la formula matematica prevista dalla lettera di invito per la valutazione delle offerte relativamente all'utilizzo del contributo pubblico, e di contraddittorietà in atti nell'operato dell'amministrazione, nella parte in cui, pur a fronte di notevoli perplessità emerse in ordine alla convenienza dell'offerta del Consorzio SIS, Autostrade del Lazio ha nondimeno aggiudicato a questa la gara" e, conseguentemente, ha annullato "in parte qua [...] la lettera di invito", obbligando ADL a "rinnovare la gara a partire da tale segmento risultato illegittimo".

ADL ha - a sua volta - proposto ricorso in ottemperanza dinanzi al Consiglio di Stato, per avere delucidazioni sulle modalità di ottemperanza della sentenza 5374/2018. Il giudizio è stato definito con la sentenza n. 8696 del 23 dicembre 2019, con cui il Consiglio di Stato si è espresso dichiarando che la stazione appaltante dovrà "ripartire dalla fase di gara rinnovando le lettere di invito e acquisendo nuovamente le offerte sia tecniche che economiche".

Il Consorzio Stabile SIS ha proposto ricorso dinanzi alla Corte di Cassazione per motivi inerenti alla giurisdizione ex art.111 comma 8 Cost. avverso entrambe le predette sentenze del Consiglio di Stato, la n. 5374/2018 e la n. 8696/2019, resa in sede di ottemperanza della prima.

In tale contesto la Società, considerate la complessità della questione e le notevoli difficoltà insite in una corretta interpretazione e conseguente esecuzione del giudicato, ha avviato un'intensa interlocuzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con i Soci.

In data 26 febbraio 2020, il MIT ha comunicato alla Società che, nelle more della conclusione dei lavori del tavolo tecnico-giuridico e finanziario avviati dalla propria Struttura Tecnica di Missione e in attesa dell'esito dei giudizi pendenti presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, ADL è obbligata a predisporre la nuova lettera di invito, in attuazione di quanto disposto dal Consiglio di Stato con sentenza 5374/18.

In data 9 marzo 2020, il primo dei due ricorsi proposti dal Consorzio Stabile SIS dinanzi alla Corte di Cassazione (quello avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 5374/2018) è stato definito dalla Suprema Corte con l'ordinanza n. 6691/2020, che lo ha dichiarato inammissibile, risolvendosi con una statuizione che, verosimilmente, travolgerà anche il secondo, quello avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 8696/2019, per il quale si è in attesa di fissazione dell'udienza.

Le richiamate circostanze hanno determinato che il bilancio 2019, approvato in data 20 luglio 2020, chiudesse con una perdita di 162 mila euro, superiore al terzo del proprio capitale sociale.

In data 28 settembre 2020 il Consorzio Stabile SIS S.c.p.A. ha notificato ad ADL un ricorso per ottemperanza ex artt. 112 e 114 c.p.a. al fine di riavviare la procedura di gara a partire dal segmento procedimentale annullata con la richiamata sentenza del Consiglio di Stato n. 5374/2018.

Da ultimo, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota dell'8 ottobre u.s. ha comunicato alla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, alla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali e, per conoscenza, tra gli altri, ai Soci di ADL, che le valutazioni svolte in merito all'Intervento hanno condotto a ritenere opportuna la project review, al fine di conseguire un minor consumo di suolo, il contenimento delle tariffe di pedaggio attraverso la riduzione dei costi di realizzazione e la razionalizzazione degli investimenti per la realizzazione in fasi, suddivise a loro volta in lotti funzionali. Dalle valutazioni effettuate emergerebbe inoltre un sostanzialmente mutamento dei presupposti che avevano indotto alla delineazione del pregresso progetto dell'Intervento, come approvato dal CIPE con delibera n. 51/2013. È pertanto intendimento del Ministro, in accordo con la Regione Lazio e al fine di un migliore perseguimento dell'interesse pubblico sotteso all'Intervento, di procedere alla rimodulazione dello stesso, scorporando i due collegamenti Roma-Latina e Cisterna Valmontone, pur mantenendo lo stesso all'interno del perimetro autorizzativo già approvato con la anzidetta delibera CIPE n. 51/2013. Pertanto, nelle more della modifica del modello per l'esecuzione del collegamento autostradale "Roma-Latina", da realizzarsi attraverso ADL quale concessionario in house del MIT ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 206 co. 7-bis del DL n.34/2020, si dovranno porre in essere tutte le attività occorrenti, allo scopo di consentire l'attuazione del programma sopra delineato, soprattutto con riguardo alla procedura di gara esperita in relazione al progresso e non più attuale modello realizzativo dell'Intervento, procedura che, ad oggi, non merita di essere ulteriormente perseguita.

La Regione Lazio, a sua volta, con delibera n. 988/2020, ha approvato l'analisi di fattibilità e la project review dell'Intervento elaborata dal tavolo tecnico costituito presso la Struttura Tecnica di Missione del MIT e ha disposto che la Direzione regionale infrastrutture e mobilità provveda a porre in essere tutti gli adempimenti di competenza necessari e conseguenti all'attuazione del presente provvedimento.

La Società è in attesa dei necessari provvedimenti attuativi degli atti di indirizzo già assunti dal MIT e dalla Regione Lazio, al fine di potervi dare seguito.

Sia gli atti del MIT che la delibera della Regione Lazio sono oggetto di due ricorsi proposti dinanzi al Tar Lazio

da Webuild S.p.A. (già Salini Impregilo S.p.A.). Nello specifico: (i) in data 15 dicembre 2020, Webuild ha notificato a MIT, Regione Lazio, Anas e ADL un primo ricorso per l'impugnazione del predetto atto di indirizzo dell'8 ottobre 2020 nonché della comunicazione del 9 ottobre 2020 inviata dal MIT ad ADL (con la quale l'atto de quo è stato trasmesso a quest'ultima) e infine del documento finale predisposto dal Tavolo Tecnico tra MIT, Regione Lazio, Anas e ADL; (ii) in data 18 gennaio 2021, Webuild ha notificato a MIT, Regione Lazio, Anas e ADL un secondo ricorso per l'impugnazione della predetta delibera della Regione Lazio n. 988/2020 nonché dell'analisi di fattibilità allegata quale parte integrante e sostanziale della delibera stessa.

In data 15 febbraio 2021 è stata pubblicata e notificata la sentenza n. 1314/2021, con la quale il Consiglio di Stato, a definizione del giudizio proposto dal Consorzio Stabile SIS per l'ottemperanza della predetta sentenza n. 5374/2018 ha stabilito che, in mancanza di un provvedimento di revoca della gara, deve ritenersi tuttora sussistente l'obbligo conformativo al giudicato a carico di ADL, quale Società aggiudicatrice e pertanto ha ordinato a ADL di dare esecuzione alla sentenza ottemperando entro trenta giorni dalla data del 15 febbraio 2021. In caso di persistente inottemperanza, su istanza della ricorrente, potrà essere nominato un Commissario ad acta.

Nella motivazione, il Giudice si è soffermato in primo luogo sulle ragioni che hanno determinato l'intervento per ordine del Giudice del MIT e sulla posizione assunta dallo stesso Ministero. Sotto tale profilo, il Giudice amministrativo: (i) ha accertato la ritualità della chiamata in giudizio del Ministero da parte del Consorzio SIS, con conseguente rigetto della relativa eccezione sollevata dal MIT; (ii) ha accertato l'inconferenza dell'eccezione di carenza di legittimazione passiva sollevata dal Ministero, in quanto l'intervento del MIT è stato disposto per verificare l'effettiva sussistenza di sopravvenienze impeditive all'esecuzione della sentenza di ottemperanza, oggetto delle difese formulate concordemente sia da ADL, sia dal MIT; (iii) ha accertato, conseguentemente, che la sentenza resa nel giudizio di ottemperanza è pienamente opponibile allo stesso Ministero.

Il Giudice ha inoltre condiviso in termini generali le difese di ADL in merito alla possibilità per l'Amministrazione di rivalutare gli interessi pubblici coinvolti anche successivamente al giudicato, escludendo che nel caso di specie sia imputabile ad ADL il vizio di elusione del giudicato e condividendo la tesi sostenuta dalla stessa ADL circa la sussistenza di sopravvenienze di cui la Società aggiudicatrice doveva tenere necessariamente conto.

Quanto alla inidoneità degli atti di indirizzo a far venir meno l'obbligo conformativo al giudicato in mancanza di un provvedimento di revoca, si evidenzia che ADL, già prima che venisse incardinato il giudizio di ottemperanza, aveva espressamente chiesto al MIT, con lettere del 20 ottobre 2020 e del 3 novembre 2020, precise istruzioni in merito alla revoca della gara.

AUTOSTRADA DEL MOLISE S.P.A. – IN LIQUIDAZIONE (“ADM”)

Quota di Partecipazione Anas 50,00%

Autostrada del Molise S.p.A. (partecipata in via paritetica da Anas e dalla Regione Molise) è stata costituita per il compimento e l'esercizio di tutte le attività, di tutte le funzioni e di tutti i poteri ad essa trasferiti con decreto del Ministro delle Infrastrutture ai sensi dell'art. 2, comma 289, della legge finanziaria 2008 al fine della realizzazione e della gestione di infrastrutture autostradali e in particolare, dell'autostrada A14-A1 Termoli-San Vittore.

La Società era titolare di tutte le funzioni e di tutti i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore in relazione alla procedura (la “Procedura”) per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e successiva gestione del collegamento viario compreso tra lo svincolo di San Vittore sull'autostrada A1 e la città di Campobasso (l'“Opera”) mediante ricorso alla finanza di progetto, ai sensi degli artt. 152 e seguenti e dell'art. 175 del D.Lgs. n. 163/2006, per la quale Anas aveva già dichiarato di pubblico interesse la proposta presentata dall'A.T.I. Silec S.p.A. - Egis Projects S.A.- Maltauro Consorzio Stabile - Costruzioni Falcione Geom. Luigi (il “Promotore”).

Come noto, il venir meno della disponibilità della quota di finanziamento pubblico già assegnato per la realizzazione dell'opera, unitamente all'assenza di riscontri alle varie richieste di chiarimenti avanzate dalla Società al MIT relativamente alle determinazioni conseguenti alla mancata approvazione da parte del CIPE della proposta presentata dal Promotore, aveva indotto già nel 2015 la Società a revocare la Procedura. Il provvedimento era stato poi sospeso in via cautelare dalla stessa Società.

Successivamente, in adempimento alle disposizioni introdotte dal D. Lgs. n. 50/2016, la Società aveva proceduto a valutare nuovamente la fattibilità economica e finanziaria della proposta del Promotore, al fine aggiornare la valutazione dell'interesse pubblico sotteso all'iniziativa. L'esito negativo delle analisi e delle valutazioni svolte, aveva obbligato la Società a disporre la revoca definitiva della Procedura.

In conseguenza della constatata impossibilità di realizzare l'oggetto societario, Anas aveva inoltre avviato le procedure per lo scioglimento della Società. Nel marzo 2018, alla luce della situazione di stallo venutasi a creare in ambito assembleare e della conseguente situazione di incertezza, il Consiglio di Amministrazione, ha deliberato di accertare, ai sensi dell'art. 2485, 1° comma, c.c., l'avvenuto verificarsi della causa di scioglimento prevista dal n. 2 (sopravenuta impossibilità di conseguire l'oggetto sociale) e dal n. 3 (impossibilità di funzionamento dell'assemblea) del 1° comma dell'art. 2484 del codice civile, nonché, su impulso del Collegio Sindacale, di presentare l'istanza ex art. 2487, 2° comma, c.c. al Tribunale di Campobasso volta a conseguire la nomina del Liquidatore della Società. In data 20.06.2018 il Tribunale di Campobasso ha nominato Liquidatore il Dott. Michelino Sangiovanni. Il decreto di nomina è stato pubblicato presso il Registro delle Imprese in data 2 luglio 2018.

Le attività liquidatorie, relative principalmente alla gestione dei contenziosi in essere tra la società e il Promotore, si sono sostanzialmente concluse nel corso del 2019, con la chiusura del contenzioso contro il Promotore.

A seguito dell'approvazione, in data 27 novembre 2020, del bilancio finale di liquidazione, che ha visto attribuire ad Anas una quota di 783 mila euro, la Società è stata cancellata dal registro delle imprese in data 8 gennaio 2021.

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE - CAL S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 50,00%

CAL, società a partecipazione paritetica tra Anas e Infrastrutture Lombarde S.p.A. (Regione Lombardia), è stata costituita in attuazione delle disposizioni di cui alla L. n. 296/2006, art. unico, co. 979, e ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione delle seguenti autostrade collocate nel territorio lombardo e delle opere ad 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, includendo la gestione dei contratti di concessione, secondo un approccio di monitoraggio attivo tipico del Project & Construction Management. In questo ruolo, le principali attività attuate da CAL riguardano la gestione delle previsioni convenzionali e l'eventuale aggiornamento della relativa documentazione, il controllo e l'approvazione dei progetti definitivi e esecutivi, l'alta vigilanza sulle fasi realizzative e di esercizio delle infrastrutture, le istruttorie circa gli aggiornamenti annuali tariffari e gli aggiornamenti/revisioni quinquennali dei Piani Economici Finanziari al termine dei periodi regolatori, nonché le attività di interfaccia con le amministrazioni centrali e con amministrazioni e Enti Locali/territoriali.

Nel corso del periodo di riferimento si segnala - in particolare - la conclusione dell'iter approvativo del secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra CAL e APL, con la registrazione in data 20 febbraio 2020 da parte della Corte dei conti del DL di approvazione, consentendo ad APL di procedere con le successive attività necessarie per la realizzazione delle residue tratte autostradali.

La situazione di emergenza determinata dalla diffusione dell'epidemia Covid-19, che ha colpito in particolare la Lombardia ha avuto significativi effetti sui ricavi della società afferenti ai canoni da pedaggio, correlati al traffico circolante nelle tre autostrade di competenza.

La diminuzione dei canoni da pedaggio dovrebbe gradualmente azzerarsi negli esercizi successivi. Tale contrazione dei ricavi non dovrebbe comportare perdite tali, da pregiudicare il patrimonio netto della Società, portando quindi a escludere dubbi o incertezze sulla capacità della Società di continuare a operare.

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 50,00%

CAV, società 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), è concessionaria per la gestione 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, per un'estensione complessiva di circa 74 km. La Società, inoltre, conformemente a quanto disposto nella delibera CIPE n. 3 del 26 gennaio 2007, ha per oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture.

Nel corso del 2020, nonostante le misure di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica tutt'ora in corso, che hanno determinato una contrazione del traffico e conseguentemente dei ricavi da pedaggio, CAV ha registrato un risultato di esercizio positivo.

I flussi di traffico sulle tratte autostradali in gestione CAV hanno registrato una contrazione come sopra rappresentato, con un numero dei veicoli chilometro complessivamente (sistema aperto più sistema chiuso) pari a 1.342,5 milioni, (-26,5% vs 2019).

Nel corso dell'esercizio CAV ha portato avanti il progetto CAV 2.0 – Sistemi Gestionali Integrati, avente come obiettivo l'ammodernamento e la digitalizzazione della Società attraverso servizi di sviluppo software, servizi di manutenzione, gestione e assistenza e servizi di supporto organizzativo, prevedendo anche la creazione di un sistema di monitoraggio, gestione e controllo del traffico, per consentire agli addetti un costante monitoraggio degli asset e della viabilità.

La Società ha inoltre sottoposto all'approvazione del Concedente MIT l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) per il periodo 2020 – 2032 e il Piano Finanziario Regolatorio, questo ultimo per il prossimo periodo regolatorio 2020- 2024.

A tale riguardo si evidenzia che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con delibera n. 67/19 ha stabilito per CAV – tra l'altro - il nuovo coefficiente di produttività "X" nella misura del 5,13% annuo, corrispondente ad un obiettivo complessivo di riduzione dei costi di produzione al termine del periodo regolatorio del 23,13%. La Società, ritenendo il provvedimento contrario sia alle disposizioni della Costituzione italiana che della normativa europea e ritenendo tale provvedimento pregiudizievole per i diritti degli azionisti e degli investitori istituzionali (questi ultimi hanno sottoscritto nel 2016 il prestito obbligazionario da 830 milioni di euro, tutt'ora in fase di rimborso), ha promosso contenzioso avanti al TAR Veneto. Con Sentenza del 7 ottobre 2020 (pubblicata il 25 novembre 2020), il TAR Veneto (Sezione Prima), pronunciandosi sul ricorso, ha confermato che l'ART è tenuta a stabilire i sistemi tariffari delle convenzioni autostradali in essere oggetto di aggiornamento o revisione e non ha ritenuto irragionevole né imprevedibile che il legislatore abbia consentito l'applicazione del modello del price cap, giudicato idoneo a contemperare efficienza allocativa e incentivi all'efficienza produttiva, in modo da garantire l'efficientamento in un settore sostanzialmente monopolistico, nel presupposto che i benefici in termini di minori costi possano tradursi in tariffe più basse per i consumatori. Infine, il TAR Veneto ha considerato attendibili i conteggi effettuati dall'ART, facendo ulteriormente presente come questa abbia tenuto conto delle specificità di CAV. Fermo quanto precisato, il TAR ha ritenuto, invece, fondato il profilo di censura con cui CAV lamenta la mancata valutazione dei margini di effettiva realizzabilità, da parte di CAV, dell'obiettivo imposto, in ragione dei vincoli fattuali, giuridici ed economici già assunti. La Società si è riservata di valutare l'eventuale impugnazione della sentenza emessa, limitatamente ai profili di rigetto del ricorso proposto.

Per effetto delle disposizioni introdotte dal DL n. 183/ 2020 (c.d. “milleproroghe”) è stato esteso fino al 31 luglio 2021 il limite temporale per perfezionare i nuovi piani economici finanziari delle concessioni autostradali. Il legislatore ha inoltre previsto la proroga del termine per l’adeguamento tariffario per l’anno 2021, collegata alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economici finanziari. In data 31 dicembre 2020 il MIT ha pertanto comunicato la sospensione dell’adeguamento per le tariffe autostradali decorrente dalla data del 1 gennaio 2021.

La Corte dei Conti a Sezioni riunite in sede giurisdizionale in speciale composizione ha rigettato il ricorso proposto dalla Società, per ottenere l’annullamento dell’Elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate ai sensi dell’art. 1, co. 3, della l. n. 196/2009 e ss. mm. ii., pubblicato nella GURI– Serie generale n. 229/2019 e rettificato con successivo comunicato pubblicato nella GURI – Serie generale n. 262/2019, nella parte in cui l’ISTAT ha inserito CAV nella sezione «altre amministrazioni locali». Trattandosi di un unico grado di giudizio non residua alcun margine di impugnazione del provvedimento.

Con riferimento al prestito obbligazionario, emesso nel corso del 2016, per rimborsare integralmente a Cassa Depositi e Prestiti il debito residuo relativo al finanziamento erogato nel 2013 (334,5 milioni di euro) e ad Anas le somme residue anticipate per la realizzazione del Passante Autostradale di Mestre (446,2 milioni di euro), la Società ha onorato regolarmente gli impegni assunti in relazione sia agli oneri per interessi sia alle quote di rimborso previsti per l’esercizio.

Il progetto di bilancio 2020 chiude con un utile di 3 milioni di euro in significativa riduzione vs 2019 (-24 milioni di euro) per effetto principalmente della contrazione del traffico, solo parzialmente mitigata dagli aumenti tariffari riconosciuti con decorrenza 1° gennaio 2020 (+1,20%).

L’EBITDA è pari a 66 milioni di euro (-31 milioni di euro vs 2019) con un’incidenza sui ricavi del 56% (64% nel 2019).

Il debito residuo al 31 dicembre 2020 relativo al Project Bond emesso ad aprile 2016, è pari a 558 milioni di euro.

Il *rating* societario è stato confermato pari a “Baa1” con l’outlook che da stabile è passato a negativo in considerazione dell’emergenza sanitaria in corso.

AUTOSTRADA ASTI - CUNEO S.P.A. (“ATCN”)

Quota di Partecipazione Anas 35,00%

ATCN è concessionaria per la costruzione, 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 – di lunghezza complessiva pari a 90,2 km - 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 ed è soggetta all’attività di direzione e coordinamento di SALT p.A. (Gruppo ASTM). Il capitale sociale, pari a 200 milioni di euro, risulta versato per 50 milioni di euro.

I lavori per il completamento del Collegamento sono rimasti fermi per diversi anni, principalmente a causa del significativo incremento nei costi di investimento, anche a seguito di specifiche scelte progettuali

adottate, nonché delle previsioni di traffico utilizzate per il PEF, risultate significativamente sovradimensionate.

Per superare le criticità relative all’attuazione del piano degli investimenti e al riequilibrio del PEF, la Concessionaria unitamente a SATAP (concessionaria del collegamento autostradale A4 Torino-Milano e controllata a sua volta da ASTM, che ne detiene una quota azionaria pari al 99,87%) ha proposto al Concedente (MIT-DGVCA) una soluzione (di seguito anche l’“Operazione”) basata sostanzialmente su un meccanismo di finanziamento incrociato tra ATCN (beneficiaria) e SATAP (erogante). In particolare, l’Operazione prevede specificamente:

- i) la riduzione del piano degli investimenti a carico della Concessionaria. La lunghezza complessiva del collegamento in concessione si riduce dagli originari 90,2 Km a 65,6 Km, di cui 39,5 Km realizzati da Anas e concessi in gestione ad ATCN per l’intera durata della concessione e (solo) 26,1 Km realizzati dalla Concessionaria;
- ii) la riduzione del valore del piano degli investimenti a 826 milioni di euro (rispetto agli originari 988 milioni di euro);
- iii) la modifica dello schema di finanziamento. La copertura finanziaria delle spese per gli investimenti ancora da realizzare è prevista attraverso i “contributi” a carico di SATAP;
- iv) l’erogazione da parte di SATAP A4 di “contributi” per complessivi 670 milioni di euro a fronte del trasferimento alla stessa di tutti gli investimenti in beni reversibili di ATCN, presenti e futuri (al netto dei contributi pubblici già erogati);
- v) la riduzione della durata della concessione, che viene fissata in ogni caso a fine 2031, in anticipo di almeno 14,5 anni rispetto alla previsione originaria;
- vi) il contenimento degli incrementi tariffari nella misura del tasso di inflazione atteso maggiorato dello 0,5%, stimato pari al 2,2% annuo per l’intero periodo di gestione.

Il PEF allegato all’atto aggiuntivo alla convenzione prevede infine un onere di subentro alla scadenza della concessione (31.12.2031) a carico del concessionario subentrante e a beneficio dei soci di ATCN pari a 345,2 milioni di euro.

Il Consorzio Stabile SIS, che aveva partecipato a suo tempo alla gara per l’affidamento della concessione per la realizzazione gestione e manutenzione dell’A33, ritenendo che l’Operazione costituisca sotto molteplici profili una violazione e falsa applicazione dei principi euro-unitari e nazionali che disciplinano le concessioni e, in modo particolare, la loro modifica, ha avviato dinanzi al TAR apposito giudizio contro il CIPE, il DIPE - Dipartimento per la Programmazione e Coordinamento della Politica Economica, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il MIT, nonché – tra gli altri – la stessa Anas, per ottenere l’annullamento delle delibere CIPE nn. 13 e 14, nonché – tra l’altro – per quanto di interesse della convenzione Unica stipulata il 01.08.2007 fra Anas (allora nq di concedente) e la Concessionaria e di ogni di ogni altro atto presupposto, consequenziale e comunque collegato alle suddette delibere CIPE.

ATCN si è costituita eccependo l’inammissibilità del ricorso e comunque il rigetto dello stesso in quanto giuridicamente infondato. Anas si è costituita in giudizio tramite l’Avvocatura Generale dello Stato.

Nell’esercizio 2020 l’andamento complessivo del traffico, fortemente condizionato dall’evolversi dell’epidemia da Covid-19, evidenzia una flessione del -26,35 % (-9,61% veicoli pesanti; -31,9% veicoli leggeri).

Il progetto di bilancio 2020 chiude con una perdita di 1,4 milioni di euro (vs utile di 1,7 milioni di euro nel 2019) per effetto principalmente del calo dei ricavi netti da pedaggio, interamente ascrivibile all'effetto combinato della diminuzione dei volumi e delle percorrenze chilometriche (-26,35%), data l'invarianza delle tariffe autostradali per il 2020.

L'EBITDA è pari a -1,5 milioni di euro (vs 2,6 milioni di euro nel 2019).

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

Quota di Partecipazione Anas 32,125%

Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco ("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 il Raccordo Autostradale Valle d'Aosta - RAV S.p.A., detenendone il 58% delle azioni ordinarie. RAV è concessionaria fino a tutto il 2032 del tratto della A5 Aosta-Val Veny per uno sviluppo complessivo di oltre 32 Km.

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.

In forza della partecipazione del 51% al capitale sociale Autostrade per l'Italia (ASPI) esercita su SITMB controllo e attività di direzione e coordinamento.

A causa della pandemia da COVID-19 e delle misure di prevenzione adottate dai Governi italiano e francese (e da molti altri Paesi europei) la Società ha registrato rispetto al 2019 una contrazione nel numero complessivo dei transiti pari al 34%. La contrazione nel numero dei transiti, solo in parte compensata dall'aumento tariffario dell'1,54% autorizzato con decorrenza 1.1.2020, ha determinato una riduzione dei ricavi netti da pedaggio del 16% vs 2019.

L'EBITDA è risultato pari a 27 milioni di euro (-32% vs 2019), con un'incidenza sui ricavi del 52% (vs 64% nel 2019).

La contrazione dell'EBITDA è stata compensata in misura significativa dalla riduzione degli accantonamenti a fondo ripristino e sostituzione, consentendo così alla Società di chiudere il bilancio 2020 in utile per 10,6 milioni di euro (-0,5 milioni di euro vs 2019).

Come noto, dopo un lungo periodo di confronto tra i Soci in tema di applicazione delle disposizioni statutarie in tema di destinazione degli utili di esercizio, l'assemblea degli Azionisti di SITMB riunitasi in data 24 ottobre 2017, con il voto contrario di Anas, aveva deliberato di distribuire interamente come superbenefici (extra-dividendi) tutti gli utili riportati a nuovo che erano stati accantonati negli esercizi precedenti (per complessivi euro 60.870.339), in modo ritenuto da Anas difforme da quanto disposto dalla disciplina statutaria.

Inoltre gli Azionisti di SITMB, nell'Assemblea straordinaria, tenutasi anch'essa in data 24 ottobre 2017, avevano inoltre deliberato - ancora una volta con il voto contrario di Anas - alcune modifiche allo statuto sociale, andando ad incidere in maniera significativa sui meccanismi di riparto degli utili, in modo ritenuto da Anas pregiudizievole degli interessi propri e delle altre parti pubbliche. In particolare le modifiche apportate all'art. 20 dello statuto, prevedendo un notevole allargamento delle finalità e ipotesi in cui è previsto l'accantonamento di utili a riserva statutaria, considerata altresì la possibilità che tali riserve possano essere destinate successivamente ad aumento di capitale sociale, sono tali da comportare una drastica riduzione delle chances di futura distribuzione dei superbenefici e dunque una modifica della portata dei diritti patrimoniali riconosciuti agli azionisti, alterando potenzialmente la destinazione degli utili a svantaggio degli azionisti pubblici e a beneficio degli altri azionisti. Peraltro tali modifiche allo statuto, contrariamente a quanto previsto per legge sin dalla fase costitutiva della Società, sono state approvate dall'Assemblea senza la preventiva autorizzazione da parte del Governo.

A tutela dei propri legittimi diritti, Anas ha pertanto deciso di adire le vie legali (il contenzioso è stato iscritto con il N. R.G. 2223/2018).

Con sentenza dell'11 dicembre 2020 il Tribunale di Torino si è espresso sulla materia del contendere - in estrema sintesi - accogliendo la domanda di annullamento della delibera di distribuzione degli utili riportati a nuovo e respingendo la domanda di annullamento della deliberazione assunta dall'assemblea straordinaria di modifica dello statuto.

In pendenza delle trattative per l'individuazione di una soluzione bonaria del contenzioso relativo alle delibere assembleari sopra richiamate, Anas aveva ritenuto di astenersi dall'avviare nuove iniziative giudiziali. Tramontata l'ipotesi conciliativa, in coerenza con le scelte adottate, Anas ha ritenuto opportuno procedere all'impugnazione anche delle delibere assembleari di approvazione del bilancio 2018 e 2019 - tra l'altro- per violazione dei principi contabili di riferimento e/o comunque difetto di chiarezza. I relativi contenziosi sono tuttora in corso.

AZIONI PROPRIE

La società, nel corso dell'esercizio 2020, 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 nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in aderenza 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 esplicativa 44 Parti Correlate.



ALTRE INFORMAZIONI

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2020. 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.

In dettaglio 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 2020 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.

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 ad 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 dicembre 2020 Anas presenta una sola posizione passiva ex art. 231/2001:

- 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 18/03/2009 gravi lesioni a cui sopraggiunge decesso presso l'ospedale di Salerno in data 20/04/2009, 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 ad 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". In sede di udienza del 5 dicembre 2017 la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Salerno ha rinviato il giudizio, senza svolgere alcuna attività, in ragione dell'assenza del nuovo giudice assegnatario (esame testi del P.M.). Il giudizio è attualmente in primo grado e la prossima udienza è fissata per il 30 marzo 2021, esame testi difese.

Altri procedimenti penali

Non ci sono altri procedimenti penali da evidenziare.

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 euro

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE		
	Emolumenti Annuali Mandato	
	fino al 31 marzo 2020	Dal 1 aprile 2020
Compenso fisso: emolumento carica ex art. 2389 I comma c.c.*	60.000	60.000
Compenso fisso: emolumento deleghe ex art. 2389 III comma c.c.**	20.000	35.000

* Emolumento riconosciuto per la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione dall'Assemblea degli Azionisti del 21.12.2018.

** Emolumento deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 21.12.2018 in virtù delle deleghe conferite. Il Consiglio di Amministrazione del 21.12.2020 ha adeguato l'importo di tale emolumento con decorrenza da Aprile 2020.

Valori in euro

AMMINISTRATORE DELEGATO		
	Emolumenti Annuali Mandato	
	fino al 30 settembre 2020	Dal 1 ottobre 2020
Compenso fisso: emolumento carica ex art. 2389 I comma c.c.*	0	0
Compenso fisso: emolumento deleghe AD ex art. 2389 III comma c.c.**	60.000	60.000
Retribuzione Annuale Lorda Direttore Generale Componente Fissa	140.000	240.000
Retribuzione Annuale Lorda Direttore Generale Componente Variabile	40.000	90.000

* L'emolumento deliberato dall'Assemblea degli Azionisti del 21.12.2018 viene assorbito da quello riconosciuto ex art. 2389 III co c.c.

** Emolumento deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 21.12.2018.

*** Il Consiglio di Amministrazione del 22.10.2020 ha deliberato l'adeguamento dell'importo del trattamento economico per l'incarico di Direttore Generale.

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 e Quadrilatero Marche-Umbria. Successivamente, per il triennio 2015-2017, è stata inclusa nel perimetro del consolidamento fiscale la società SITAF S.p.A..

L'opzione è stata tacitamente rinnovata anche per il triennio 2017-2019 per le società di prima adesione (Anas, Anas International Enterprise e Quadrilatero Marche-Umbria) e per il triennio 2018-2020 per la controllata SITAF S.p.A..

Si segnala che nel corso del 2019, a fronte del provento da consolidamento di SITAF S.p.A. pari a 10.367 mila euro, è stato effettuato un accantonamento a fondo rischi di pari importo in considerazione dell'opportunità di esperire una formale procedura di interpello interpretativo ai sensi dell'art. 11, comma 1, lettera a) della legge 27 luglio 2000, n. 212, al fine di ottenere conferma da parte dell'Agenzia delle Entrate che, per effetto delle Sentenze di ottemperanza del Consiglio di Stato e anche alla luce di quanto riconosciuto nel Protocollo d'intesa del 26 marzo 2020 tra Anas e i Soci Pubblici, non si sia verificata nel periodo d'imposta 2019 alcuna ipotesi di interruzione ex art. 124 TUIR del Consolidato fiscale che vedeva Sitaf quale società consolidata e Anas come consolidante. A seguito della risposta non favorevole da parte dell'Agenzia delle Entrate, del 16 novembre 2020, all'istanza di interpello, è stato utilizzato il fondo rischi vertenze potenziale per l'intero accantonamento effettuato nell'esercizio 2019 ed, a partire dal periodo d'imposta 2019, Sitaf è fuoriuscita dal perimetro del consolidato fiscale.

L'adozione del consolidato fiscale consente di compensare, in capo alla capogruppo, Anas S.p.A., gli imponibili positivi o negativi della Capogruppo stessa con quelli delle Società controllate residenti che hanno anch'esse esercitato l'opzione.

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER C.C.

La Società, nel corso dell'esercizio 2020, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Adeguamento della durata della Convezione di Concessione ANAS-MIT ai sensi dell'art. 1, commi 1018 e 1019, della l. n. 296/2006

A seguito della nota del 22 febbraio 2021 del Capo del Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 5 marzo 2021, si è riunito il Tavolo Tecnico finalizzato a dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e s.m.i. e, a procedere con tutti gli approfondimenti necessari per la valutazione congiunta delle tematiche tecniche, finanziarie e giuridiche poste dal tema dell'adeguamento della durata della concessione ANAS-MIT. Le analisi svolte dal Tavolo Tecnico hanno stabilito di: (i) approfondire tutte le soluzioni percorribili allo scopo di individuare lo schema giuridico-operativo più adeguato e funzionale al perseguimento dell'interesse pubblico, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, onde verificare la perdurante operatività del meccanismo previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, legge n. 296/2006 e s.m.i., ove del caso anche rivolgendo un apposito quesito alle istituzioni comunitarie competenti e (ii) aggiornare la riunione per la prosecuzione dei lavori alla presenza anche di rappresentanti del MEF e di FS/Anas. In considerazione della centralità degli esiti di tale Tavolo Tecnico, si auspica la chiusura dei lavori nell'anno 2021.

Società Strada dei Parchi - Autostrade A24 e A25

Facendo seguito a quanto comunicato nei precedenti bilanci d'esercizio di Anas, in merito alla complessa situazione creditoria con la società Strada dei Parchi (affidataria della concessione di gestione, completamento e adeguamento delle Autostrade A24 e A25), che a seguito di due provvedimenti normativi: (i) dapprima l'art. 52-quinquies del d.l. n. 50/2017, convertito in legge n. 96/2017 che ha sospeso l'esigibilità delle rate relative agli anni 2015 e 2016 prevedendone il versamento in tre rate a decorrere dal 31 marzo 2028, 2029 e 2030 in favore di Anas; (ii) da ultimo, l'art. 9 tricies semel del d.l. n. 123/2019, convertito in legge n. 156/2019 che ha sospeso l'esigibilità delle rate relative agli anni 2017 e 2018 prevedendo la restituzione degli importi al termine della concessione, ha determinato una concentrazione dei ratei concessori negli ultimi anni della concessione.

Per effetto di tali norme, a oggi l'unica rata di prezzo scaduta e non pagata da Strada dei Parchi è la rata 2019 (la rata 2020 scadrà il 31 marzo 2021), per il pagamento della quale Anas ha proposto ricorso per decreto ingiuntivo dinanzi al Tribunale di Roma, unitamente alla richiesta di pagamento di altri crediti derivanti dalla Convenzione Unica. Con riferimento a tale rata, Anas ha già avviato un'azione a tutela del proprio credito, proponendo ricorso per decreto ingiuntivo dinanzi al Tribunale di Roma.

BUDGET 2021

Il Budget predisposto per il 2021 evidenzia a livello di risultato economico una significativa perdita d'esercizio. Tale risultato deriva principalmente dalla prevista contrazione dei ricavi da traffico autostradale (canone di concessione ex art. 1, comma 1020, della L. 296/2006 e integrazione canone annuo ex art. 19, comma 19bis, della L. 102/2009) conseguente al fenomeno pandemico ancora in corso, a fronte, invece, del mantenimento delle attività di Manutenzione Ricorrente ai livelli previsti nel Contratto di Programma-parte servizi, cui detti ricavi sono destinati, al fine di rispettare comunque gli obblighi istituzionali di Anas quale gestore della rete.

A tale proposito la Società richiederà al Governo che anche nel 2021 venga prevista l'erogazione del contributo straordinario – così come avvenuto nel 2020 ai sensi dell'art. 214 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, modificato dal D.L. c.d. "Milleproroghe", convertito in legge il 26 febbraio u.s.- a copertura della suddetta contrazione dei ricavi o che vengano individuati comunque meccanismi compensativi in sede di definizione del prossimo Contratto di Programma ANAS-MIT.



**Bilancio
di esercizio
al 31 dicembre
2020**



PROSPETTI CONTABILI

Situazione patrimoniale-finanziaria

Valori in unità di euro

	Nota	31.12.2020	31.12.2019
Immobili, impianti e macchinari	6	369.507.710	372.109.110
Attività immateriali	7	1.404.166.601	1.509.482.398
Attività per imposte anticipate	8	205.474.515	220.728.044
Partecipazioni	9	715.403.201	559.445.289
Diritti concessori finanziari non correnti	10	1.891.199.392	1.695.692.042
Altre attività finanziarie non correnti	11	438.983.401	541.840.683
Altre attività non correnti	12	1.097.720.475	1.153.921.689
Crediti tributari	13	13.270.690	14.275.974
Totale attività non correnti		6.135.725.983	6.067.495.227
Rimanenze	14	10.698.799	9.927.365
Attività per lavori in corso su ordinazione	15	112.671.730	98.034.720
Crediti commerciali correnti	16	205.304.537	254.978.905
Diritti concessori finanziari correnti	10	1.412.396.520	1.549.449.267
Altre attività finanziarie correnti	11	92.177.943	93.178.600
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17	230.411.088	268.426.249
Altre attività correnti	12	960.859.031	480.057.489
Totale attività correnti		3.024.519.648	2.754.052.596
Attività non correnti destinate alla vendita	18	-	236.067.782
Totale attività		9.160.245.631	9.057.615.605
Capitale sociale		2.269.892.000	2.269.892.000
Riserve		488.953.813	488.951.102
Riserve di rivalutazione		(2.409.711)	(1.618.979)
Utili (Perdite) portati a nuovo		(146.013.495)	(74.876.986)
Utile (Perdite) d'esercizio		(168.764.091)	(71.136.509)
Totale patrimonio netto	19	2.441.658.516	2.611.210.628
Finanziamenti a medio/lungo termine	20	35.942.621	50.070.569
TFR e altri benefici ai dipendenti	21	28.498.129	28.645.696
Fondi rischi e oneri	22	1.274.202.955	1.582.672.312
Passività per imposte differite	8	205.474.514	220.728.043
Acconti per opere da realizzare non correnti	23	1.201.138.831	1.128.766.036
Altre passività finanziarie non correnti	24	729.914.086	767.982.005
Totale passività non correnti		3.475.171.137	3.778.864.662
Finanziamenti a breve termine e quota corrente	20	596.102.020	445.611.332
Debiti commerciali correnti	25	1.523.887.779	1.307.121.755
Acconti per opere da realizzare correnti	23	430.478.071	196.626.747
Altre passività finanziarie correnti	24	10.322.923	9.327.342
Altre passività correnti	26	682.625.185	708.853.139
Totale passività correnti		3.243.415.977	2.667.540.315
Totale passività		6.718.587.115	6.446.404.977
Totale patrimonio netto e passività		9.160.245.631	9.057.615.605

Conto economico

Valori in unità di euro

		Periodo chiuso al	
	Nota	31.12.2020	31.12.2019
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	27	2.316.737.457	2.129.761.443
Altri ricavi	28	26.338.945	33.704.717
Totale ricavi e proventi		2.343.076.402	2.163.466.161
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	29	(11.617.589)	(11.132.631)
Costi per servizi	30	(1.717.890.300)	(1.581.686.263)
Costi del personale	31	(431.710.894)	(422.642.267)
Costi per godimento di beni terzi	32	(2.373.549)	(4.422.464)
Altri costi operativi	33	(11.510.868)	(15.513.988)
Totale costi		(2.175.103.199)	(2.035.397.613)
Ammortamenti	34	(164.030.642)	(163.306.323)
Svalutazione perdite (riprese) di valore	35	(23.577.047)	9.976.164
Risultato operativo		(19.634.486)	(25.261.611)
Proventi da partecipazioni	36	910.046	3.947.405
Altri proventi finanziari	37	30.655.362	39.110.602
Oneri su partecipazioni	38	(5.157.518)	(30.703.456)
Altri oneri finanziari	39	(175.629.427)	(58.442.634)
Totale proventi e oneri finanziari		(149.221.537)	(46.088.082)
Risultato prima delle imposte		(168.856.022)	(71.349.693)
Imposte sul reddito	40	91.932	213.184
Totale imposte		91.932	213.184
Risultato delle attività in continuità		(168.764.091)	(71.136.509)
Risult. di periodo att. destinate alla vendita		-	-
Risultato del periodo		(168.764.091)	(71.136.509)

Conto economico complessivo

Valori in unità di euro

		Periodo chiuso al	
	Nota	31.12.2020	31.12.2019
Risultato netto di esercizio	19	(168.764.091)	(71.136.509)
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	21	(790.733)	(1.088.467)
Conto economico complessivo dell'esercizio		(169.554.823)	(72.224.976)

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

Valori in unità di euro

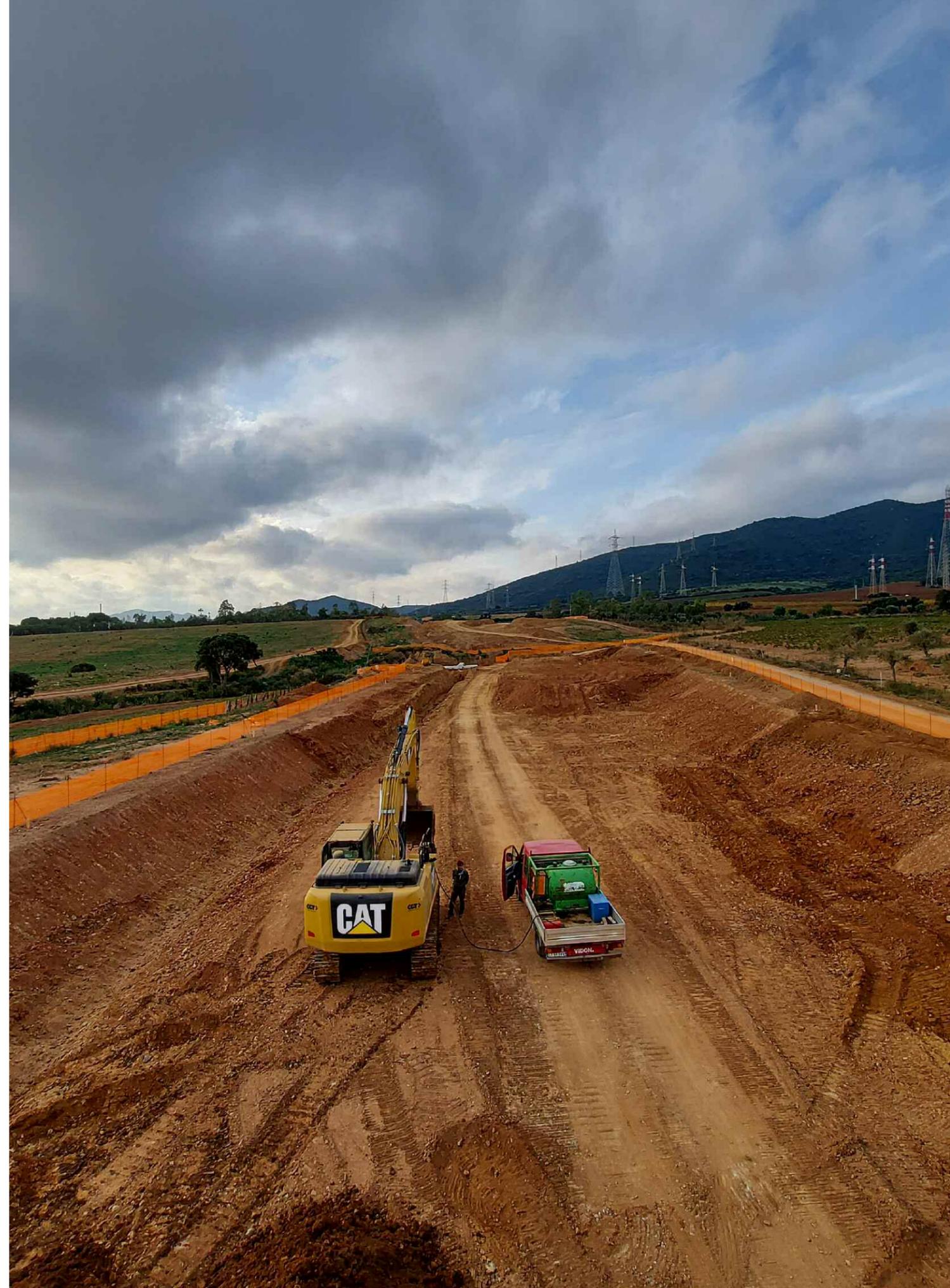
	Capitale Sociale	Riserve							Riserve di rivalutazione	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto	
		Riserva Legale	Riserva Straordinaria Rep 72342	Riserva trasferimento immobili Ex L. 662/96	Differenze Ex. Art. 7 L.178/02		Riserva First Time Adoption	Legge 208/2015 Comma 870	Riserva IFRS 9					Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti
Saldo al 1 gennaio 2019	2.269.892.000	4.322.551	267.371.441	284.860.739	122.875.447		(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(530.512)	488.323.370	(74.876.986)	2.040.709	2.685.379.093
Aumento di capitale (riduzione di capitale)											0			0
Prelievo forzoso ex legge n. 208/2015 art. 1 comma 506											0		(1.938.673)	(1.938.673)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		28.186									28.186		(28.186)	0
Altri movimenti – Prima applicazione IFRS 9											0			0
Utile/(Perdite) complessivo rilevato											0			0
di cui:											0			0
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuariali										(1.088.467)	(1.088.467)			(1.088.467)
Altri movimenti				(4.814)							(4.814)			(4.814)
Utile/(Perdite) d'esercizio											0		(71.136.509)	(71.136.509)
Saldo al 31 dicembre 2019	2.269.892.000	4.350.737	267.371.441	284.855.925	122.875.447		(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(1.618.979)	487.258.275	(74.876.986)	(71.062.660)	2.611.210.629
Saldo al 1° gennaio 2020	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	284.855.925	122.875.447		(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(1.618.979)	487.332.124	(74.876.986)	(71.136.509)	2.611.210.629
Aumento di capitale (riduzione di capitale)											0			0
Prelievo forzoso ex legge n. 208/2015 art. 1 comma 506											0			0
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente											0	(71.136.509)	71.136.509	0
Altri movimenti											0			0
Utile/(Perdite) complessivo rilevato											0			0
di cui:											0			0
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuariali										(790.733)	(790.733)			(790.733)
Altri movimenti				2.711							2.711			2.711
Utile/(Perdite) d'esercizio											0		(168.764.091)	(168.764.091)
Saldo al 31 dicembre 2020	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	284.858.636	122.875.447		(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(2.409.712)	486.544.103	(146.013.495)	(168.764.091)	2.441.658.517

Rendiconto finanziario

Valori in unità di euro

	Nota	31.12.2020	31.12.2019*
Utile/(perdita) di esercizio		(168.764.091)	(71.136.509)
Imposte sul reddito	40	(91.932)	(10.580.622)
(Proventi)/Oneri finanziari	36-37-38-39	149.221.537	6.606.945
Ammortamenti	34	164.030.642	163.306.323
Accantonamenti e svalutazioni	22-35	246.900.896	190.974.087
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	6-7	(75.431)	0
Variazione delle rimanenze	14	(771.435)	(7.586.391)
Variazione dei crediti commerciali	15-16	32.930.081	(29.524.191)
Variazione dei debiti commerciali	25	216.161.285	95.634.290
Variazione delle altre passività	26	(27.998.145)	21.710.279
Variazione delle altre attività	12	(423.208.410)	(74.459.882)
(Utilizzi fondi rischi e oneri)	22	(121.110.966)	(130.695.443)
(Rilasci fondi rischi e oneri)	22	(417.245.716)	(18.322.233)
(Pagamento benefici ai dipendenti)	21	(18.162.842)	(14.803.641)
Proventi finanziari incassati/(oneri finanziari pagati)	36-37-38-39	(3.526.256)	0
(Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti di imposta rimborsati)	8-13	1.005.285	3.640.615
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	10-23	247.769.515	98.697.703
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA		(122.935.982)	219.625.955
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	6	(21.478.774)	(31.451.483)
Investimenti in attività immateriali	7	(25.283.261)	(20.127.623)
Investimenti al lordo dei contributi		(47.672.081)	(51.579.106)
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	6	71.698	10.374
Disinvestimenti in partecipazioni	9-18-36-38	81.019.879	23.869.009
Disinvestimenti		81.104.062	23.879.383
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		33.431.981	(27.699.723)
Canoni per leasing finanziario	24	(5.984.103)	(5.820.498)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	20	(14.127.947)	50.070.569
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	20	150.490.688	(179.835.665)
Variazione delle altre attività finanziarie	11	(39.279.824)	30.817.875
Variazione delle altre passività finanziarie	24	(45.783.192)	(57.419.256)
Dividendi	36	0	3.485.999
Variazioni patrimonio netto	19	2.711	(2.929.919)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA		51.488.840	(161.630.894)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		(38.015.161)	30.295.338
Disponibilità liquide a inizio periodo	17	268.426.249	238.130.911
Disponibilità liquide a fine periodo	17	230.411.088	268.426.249

* Gli importi del 2019 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione



**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 soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e concessionaria ai sensi del D.L.138/2002 (convertito con L. 178/2002).

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 20 marzo 2021 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, 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 EY S.p.A. è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi dell’articolo 14 del D.Lgs. 39/2010 e degli articoli 2409-bis e seguenti del Codice Civile.

2 CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il presente bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 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.

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

Note; 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, tenuto conto anche del fatto che se dal punto di vista economico il diffondersi della pandemia ha comportato una riduzione complessiva dei ricavi, dal punto di vista finanziario Anas non ha subito impatti significativi perché ha fatto ricorso all’indebitamento a breve termine, attraverso gli scoperti di conto corrente, per far fronte alle mancate entrate, che secondo la normativa, saranno riconosciute in modo scaglionato nel corso degli anni fino a concorrenza delle somme da incassare. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 - 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” s’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 2019, ad 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 all'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 l'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, ad 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 5.000 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 rimisurazioni 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 ad 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, inclusi 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 spesi 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 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.

Le immobilizzazioni acquisite a titolo gratuito sono iscritte al *Fair value*.

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.

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 con riferimento alle attività immateriali a vita utile definita sono di seguito esposte:

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%

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;
- 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 gli 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.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

Attività (immateriali 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

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo, incluso degli oneri accessori di diretta imputazione, rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, 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 ad una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore. 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*, incluso 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)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie 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*, incluso 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 ri-classificati 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)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie 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 (es.: *rating*) e ad 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 ad 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 ad 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.

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, ad eccezione dei casi in cui il credito presenti ritardi eccessivi nei pagamenti.

Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti crediti derivanti dai contratti di concessione

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 IFRS 9.



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 costo medio ponderato.

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; 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.

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.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione.

In aggiunta, 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 con corrispondente contropartita nelle Altre attività per la relativa copertura di tale onere. La rilevazione della suddetta Attività scaturisce 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'allocazione 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 S.p.A. 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 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.

Il pedaggio è il canone corrisposto ad Anas S.p.A. dalle imprese terze alle quali è affidato, per mezzo di apposito contratto di concessione, il lavoro di costruzione, gestione e manutenzione di strade e autostrade. La *performance obligation* individuata è unica. Il prezzo è stabilito per Legge e consiste in una percentuale dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la *performance obligation (over time)*.

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato.

La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

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 se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che saranno recuperati.

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 ad 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.

Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Le attività e passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività del prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operation*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi.

Le attività e le passività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

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 2020.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. Il documento è stato omologato

in data 29 novembre 2019. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IFRS 3 – Business Combination

Il 22 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 3 *Business Combination*. La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti (come dividendi o interessi) o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. Il documento è stato omologato in data 21 aprile 2020. Le modifiche si applicano a tutte le *business combination* e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, con possibilità di applicazione anticipata. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IAS 1 and IAS 8 – Definition of material

Il 31 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8 *Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiama la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. Il documento è stato omologato in data 29 novembre 2019. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7

Il 26 settembre 2019 lo IASB ha pubblicato il documento *Interest Rate Benchmark Reform (Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7)*, che modifica le disposizioni in tema di *hedge accounting* dell'IFRS 9 e dello IAS 39, nonché l'IFRS 7.

Il documento è stato omologato in data 15 gennaio 2020. Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2020 con possibilità di applicazione anticipata. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Amendments to IFRS 16 Leases Covid-19 Related Rent Concessions

In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "*Covid-19 Related Rent Concessions (Amendment to IFRS 16)*". Il documento prevede per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse alla pandemia da Covid-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se è rispettata

la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto i locatari che applicano tale facoltà potranno contabilizzare gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. La modifica, applicabile ai bilanci aventi inizio al 1° giugno 2020 con possibilità di applicazione anticipata al 1° gennaio 2020, non ha determinato impatti significativi sul presente Bilancio annuale.

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea ma non ancora applicati

Amendments to IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16, and IAS 39, IAS 37 Interest Rate Benchmark Reform-Phase 2

In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili: *IFRS 4 Insurance Contracts, IFRS 7 Financial Instruments Disclosures, IFRS 9 Financial Instruments, IFRS 16 Leases, IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement*. Il documento è stato omologato dalla Commissione Europea con il Regolamento n. 25/2021 del 13 gennaio 2021. Le imprese applicano le modifiche al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2021 o successivamente.

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

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 – Deferral of effective Date

In data 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 lungo termine.

Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato in data 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2023.

Amendments to IFRS 3, IAS 16, IAS 37, Annual Improvements 2018-2020

In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- IFRS 3 *Business Combination*
- IAS 16 *Property, Plant and Equipment*
- IAS 37 *Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets*
- *Annual Improvements 2018-2020*

Tutte le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2022.

Lo IASB ha inoltre pubblicato due emendamenti allo IAS 1 per quanto concerne la informativa delle *'accounting policy'* rilevanti e allo IAS 1 con riferimento alla definizione di stima e variazioni delle stesse.

USO DI STIME E VALUTAZIONI ANCHE ALLA LUCE DEGLI IMPATTI DA COVID-19

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 discrezionali 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; nel formulare tali assunzioni, gli amministratori hanno considerato gli impatti della pandemia da Covid-19 nonché i suoi possibili sviluppi futuri.

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
- delle imposte anticipate e differite nonché della recuperabilità delle prime in base alle previsioni di redditi imponibili futuri

Nonché per il riconoscimento e la valutazione dell'attività immateriale derivante dall'apporto effettuato dal Socio con riferimento alla sostanziale nuova Concessione derivante dall'approvazione del nuovo CdP 2016/2020 che è stata inquadrata nell'ambito degli IFRS come un apporto in natura da parte del socio e pertanto riconosciuto al *fair value* anche in base ad una perizia estimativa predisposta da un autorevole terzo professionista indipendente.

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, primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia Covid-19, tuttora in divenire, 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 di tali stime.

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.

4 Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società la espongono 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.

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.



UMBRIA - STRADA STATALE 79 BIS 'TERNANA', PONTE DELLE MARMORE

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 il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

- i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito e i relativi limiti di concentrazione;
- le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, la Società ha in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*. 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.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2020, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2019.

	Valori in migliaia di euro	
	31.12.2020	31.12.2019
Attività finanziarie non correnti (inclusi i diritti concessori)	2.536.828	2.363.511
Fondo Svalutazione	206.645	125.978
Attività finanziarie non correnti (inclusi i diritti concessori) al netto del fondo svalutazione	2.330.183	2.237.533
Altre attività non correnti	1.099.634	1.154.826
Fondo Svalutazione	1.913	904
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	1.097.720	1.153.922
Crediti commerciali correnti	314.512	350.908
Fondo Svalutazione	109.208	95.929
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	205.305	254.979
Attività per lavori su ordinazione	112.754	98.107
Fondo Svalutazione	83	72
Attività per lavori in corso su ordinazione al netto del fondo svalutazione	112.672	98.035
Attività finanziarie correnti (inclusi i diritti concessori)	1.648.309	1.697.708
Fondo Svalutazione	143.735	55.080
Attività finanziarie correnti (inclusi i diritti concessori) al netto del fondo svalutazione	1.504.574	1.642.628
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	230.455	268.474
Fondo Svalutazione	44	47
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	230.411	268.426
Altre attività correnti	976.228	496.055
Fondo Svalutazione	15.369	15.997
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	960.859	480.057
Totale Attività Finanziarie	6.441.724	6.135.580

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto e in valore percentuale:

	Valori in migliaia di euro		Valori in percentuale	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Pubblica Amministrazione	4.469.075	4.421.073	69,38%	72,06%
Clienti terzi	1.550.533	1.269.960	24,07%	20,70%
Istituti finanziari	230.411	268.426	3,58%	4,37%
Società del gruppo	191.705	176.120	2,98%	2,87%
Totale attività finanziarie	6.441.724	6.135.580	100,00%	100,00%

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività finanziarie e dei crediti commerciali al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, raggruppate per scaduto:

31.12.2020						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	3.757.700	-	-	607.824	209.896	4.575.420
Fondo Svalutazione	2.814	-	-	5.280	98.250	106.345
Pubblica Amministrazione (netto)	3.754.885	-	-	602.544	111.646	4.469.075
Società del Gruppo	186.706	-	-	3.364	3.184	193.253
Fondo Svalutazione	113	-	-	2	1.433	1.548
Società del Gruppo (netto)	186.593	-	-	3.361	1.751	191.705
Clienti Terzi	1.609.043	117.826	-	64.641	128.083	1.919.593
Fondo Svalutazione	161.843	105.409	-	9.793	92.015	369.059
Clienti Terzi (netto)	1.447.200	12.417	-	54.848	36.068	1.550.533
Istituti Finanziari	230.445	-	-	-	10	230.455
Fondo Svalutazione	34	-	-	-	10	44
Istituti Finanziari (netto)	230.411	-	-	-	-	230.411
Totale attività finanziarie	5.619.090	12.417	-	660.753	149.464	6.441.724

31.12.2019						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	3.684.787	-	-	627.155	218.306	4.530.247
Fondo Svalutazione	2.662	-	-	4.942	101.570	109.174
Pubblica Amministrazione (netto)	3.682.124	-	-	622.213	116.736	4.421.073
Società del Gruppo	172.821	-	-	1.956	2.622	177.399
Fondo Svalutazione	98	-	-	1	1.180	1.279
Società del Gruppo (netto)	172.723	-	-	1.954	1.442	176.120
Clienti Terzi	1.206.015	55.859	-	86.975	104.618	1.453.467
Fondo Svalutazione	86.716	11.783	-	10.882	74.126	183.507
Clienti Terzi (netto)	1.119.299	44.076	-	76.093	30.492	1.269.960
Istituti Finanziari	268.474	-	-	-	-	268.474
Fondo Svalutazione	47	-	-	-	-	47
Istituti Finanziari (netto)	268.426	-	-	-	-	268.426
Totale attività finanziarie	5.242.573	44.076	-	700.260	148.670	6.135.580

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019:

	31.12.2020					Totale
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO		Totale	
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired		
da AAA a BBB-	-	-	4.294.242	579.690	213.079	5.087.012
da BB a BB+	-	-	931.878	-	135.430	1.067.308
da B a CCC	-	-	29.965	0	12.766	42.732
da CC a C	-	-	12.683	708.987	-	721.670
D	-	-	-	-	-	-
Valori Contabili Lordi	-	-	5.268.769	1.288.677	361.275	6.918.721
Fondo Svalutazione	-	-	15.319	262.835	198.843	476.997
Valore Netto	-	-	5.253.450	1.025.842	162.433	6.441.724

	31.12.2019					Totale
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO		Totale	
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired		
da AAA a BBB-	-	-	4.171.112	602.532	200.927	4.974.571
da BB a BB+	-	-	470.909	-	63.128	534.037
da B a CCC	-	-	162.875	670.979	87.126	920.979
da CC a C	-	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-	-
Valori Contabili Lordi	-	-	4.804.896	1.273.511	351.180	6.429.587
Fondo Svalutazione	-	-	4.907	95.751	193.349	294.008
Valore Netto	-	-	4.799.989	1.177.759	157.832	6.135.580

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 31.12.2019	4.907	95.751	193.349	294.008
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	10.422	158.957	19.145	188.523
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	(10)	-	(1.643)	(1.653)
Nuove attività finanziarie acquisite	-	8.127	-	8.127
Utilizzo Fondo	-	-	(12.008)	(12.008)
Saldo al 31.12.2020	15.319	262.835	198.843	476.997

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 Capogruppo si rivolge, infatti, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted*. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa e dalla possibilità derivante dalla propria attività caratteristica di avere accesso alle fonti di finanziamento bancarie. In particolare, dal punto di vista finanziario, Anas non ritiene di subire impatti significativi derivanti dalla riduzione dei ricavi, in quanto sebbene il mancato incasso verrà riconosciuto in modo scaglionato nel corso degli anni fino a concorrenza delle somme da incassare, le mancate entrate sono state compensate facendo ricorso all'indebitamento a breve termine, attraverso gli scoperti di conto corrente. I finanziamenti sono quasi tutti a breve termine.

Al 31 dicembre 2020 la Società aveva linee di credito pari a complessivi 1.433 milioni di euro, di cui 1.382,5 milioni di euro a breve termine (utilizzate nella misura di 569 milioni di euro) e 50 milioni di euro a medio/lungo termine.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, indicati al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

31.12.2020	Valore Contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	632.045	632.045	7.046	589.056	14.270	21.673	0
Passività del leasing	12.869	12.869	2.879	2.879	1.778	5.333	0
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	4.566	4.566		4.566			0
Altre Passività Finanziarie	722.803	722.803					722.803
Debiti finanziari non derivati	1.372.282	1.372.282	9.925	596.500	16.047	27.006	722.803
Debiti commerciali	1.523.888	1.523.888	0	1.523.888	0	0	0
Totale passività finanziarie	2.896.169	2.896.169	9.925	2.120.388	16.047	27.006	722.803

Valori in migliaia di euro

31.12.2019	Valore Contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	495.682	495.682	6.976	438.635	28.398	21.673	0
Passività del leasing	9.349	9.349	2.312	2.312	1.181	3.543	0
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	8.998	8.998	0	4.703	4.296	0	0
Altre Passività Finanziarie	758.963	758.963	0	0	0	0	758.963
Debiti finanziari non derivati	1.272.991	1.272.991	9.289	445.650	33.874	25.216	758.963
Debiti commerciali	1.307.122	1.307.122	0	1.307.122	0	0	0
Totale passività finanziarie	2.580.113	2.580.113	9.289	1.752.772	33.874	25.216	758.963

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

31.12.2020	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	632.045	596.102	35.943	-
Passività del leasing	12.869	5.757	7.111	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	4.566	4.566	0	-
Altre Passività Finanziarie	722.803	-	-	722.803
Debiti finanziari non derivati	1.372.282	606.425	43.054	722.803
Debiti commerciali	1.523.888	1.523.888	0	0

Valori in migliaia di euro

31.12.2019	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	495.682	445.611	50.071	-
Passività del leasing	9.349	4.625	4.724	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	8.998	4.703	4.296	-
Altre Passività Finanziarie	758.963	-	-	758.963
Debiti finanziari non derivati	1.272.991	454.939	59.090	758.963
Debiti commerciali	1.307.122	1.307.122	-	-

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:

a) rischio di *cash flow*: che è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati ad un tasso di interesse di mercato.

b) 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.

Sensitività al tasso d'interesse

Nell'Esercizio 2020 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 ad un massimo di 7 milioni (1,5 milioni di euro - negativa/positiva - per il conto economico dell'esercizio 2019).

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.

Valori in migliaia di euro

31.12.2020	Incremento/decremento dei punti base	Effetto sull'utile ante imposte
	-0,50%	6.904
Attività finanziarie e Acconti da IFRIC 12		
	+0,50%	-7.313

La Società non è esposta al rischio di tasso di interesse in quanto le proprie passività non sono indicizzate ad 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.



UMBRIA - STRADA STATALE 418 'SPOLETINA'

ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE PER CATEGORIA

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella che segue riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie, come riportate nella situazione patrimoniale – finanziaria, e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

Valori in migliaia di euro

31.12.2020	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Altre Attività finanziarie non correnti	438.983		
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.891.199		
Altre attività non correnti	1.097.720		
Crediti commerciali correnti	317.976		
Altre Attività finanziarie correnti	92.178		
Disponibilità liquide	230.411		
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.412.397		
Altre attività correnti	960.859		
Finanziamenti a medio/lungo termine		35.943	
Altre Passività finanziarie non correnti		729.914	
Acconti per opere da realizzare non correnti		1.201.139	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		596.102	
Debiti commerciali correnti		1.523.888	
Altre Passività finanziarie correnti		10.323	
Acconti per opere da realizzare correnti		430.478	
Altre passività correnti		682.625	

Valori in migliaia di euro

31.12.2019	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Di cui derivati di copertura
Altre Attività finanziarie non correnti	541.841		
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.695.692		
Altre attività non correnti	1.153.922		
Crediti commerciali correnti	353.014		
Altre Attività finanziarie correnti	93.179		
Disponibilità liquide	268.426		
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	1.549.449		
Altre attività correnti	480.057		
Finanziamenti a medio/lungo termine		50.071	
Altre Passività finanziarie non correnti		767.982	
Acconti per opere da realizzare non correnti		1.128.766	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		445.611	
Debiti commerciali correnti		1.307.122	
Altre Passività finanziarie correnti		9.327	
Acconti per opere da realizzare correnti		196.627	
Altre passività correnti		708.853	

5 Attività possedute per la vendita

Al 31 dicembre 2020 non ci sono attività possedute per la vendita, come nel 2019, in quanto le partecipazioni detenute nella Sitaf S.p.A. sono state cedute all'aggiudicatario della gara pubblica.

A seguito delle sentenze del 28 ottobre 2019 n. 7392/2019 e n. 7393/2019, con le quali il Consiglio di Stato ha dichiarato l'inefficacia del contratto di cessione azionaria stipulato tra Comune di Torino, Provincia di Torino e Anas e ha ordinato alle amministrazioni cedenti, previa adozione delle formalità necessarie, di indire una procedura di evidenza pubblica, per la dismissione delle relative partecipazioni ai sensi dell'art. 3, comma 27, L. 244/2007, entro 120 giorni dalla comunicazione in via amministrativa o, se anteriore, dalla notifica della sentenza, nel bilancio al 31 dicembre 2019, si è proceduto a riclassificare il valore dell'intera partecipazione di Sitaf (51,092%), pari a 259.100 mila euro, nelle "attività non correnti possedute per la vendita", in accordo a quanto stabilito dall'IFRS 5. Inoltre, sempre nel bilancio al 31 dicembre 2019, Anas ha provveduto a:

- rilevare una perdita di valore nella voce "oneri su partecipazioni" di circa 23.032 mila euro pari alla differenza fra il valore contabile (98.111 mila euro) e il *fair value* (75.079 mila euro) inteso come il valore di retrocessione. L'importo della svalutazione è scaturito dal maggior valore rilevato nell'esercizio 2017 in sede di transizione ai principi contabili IAS/IFRS, tramite perizia. Di conseguenza il valore delle "attività non correnti possedute per la vendita", al 1 dicembre 2019, era pari a 236.068 mila euro;
- includere la società SITAF nel perimetro di consolidamento fiscale, in quanto, per effetto delle Sentenze di ottemperanza non si è necessariamente verificata un'ipotesi di interruzione ex art. 124 del TUIR del regime di consolidamento fiscale tra Anas e Sitaf;
- stanziare un fondo rischi vertenze potenziali di importo pari al provento da consolidamento derivante dalla Sitaf (10.367 mila euro), nell'attesa di esperire una formale procedura di interpello interpretativo all'Agenzia delle Entrate, in considerazione della assoluta unicità della fattispecie e della conseguente assenza, sullo specifico punto, di posizioni della giurisprudenza e di chiarimenti ufficiali di prassi.

In data 23 luglio 2020 si è svolta la seduta di gara relativa all'Asta pubblica di cui all'avviso n. 1/2020 bandita da FCT Holding S.p.A. in proprio e per conto di Città Metropolitana di Torino per la vendita delle rispettive partecipazioni azionarie, pari al 19,347% del capitale sociale di SITAF S.p.A., e l'apertura delle offerte, da cui è risultata aggiudicataria ASTM S.p.A..

Conseguentemente Anas, in esecuzione delle sentenze del Consiglio di Stato n. 7392 e 7393 del 28 ottobre 2019 e a seguito di richiesta degli Enti Locali, ha proceduto ad effettuare il trasferimento, in favore di Città Metropolitana di Torino, della partecipazione pari a 8,694% del capitale sociale di Sitaf S.p.A. (rappresentata da n. 1.095.394 azioni ordinarie), nonché il trasferimento, in favore di FCT Holding S.p.A., della partecipazione pari al 10,653% (rappresentata da n. 1.342.243 azioni ordinarie), mediante girata dei propri titoli azionari. Tale girata è stata effettuata in data 27 ottobre 2020 a fronte del contestuale pagamento del prezzo di euro 41.341.048,40 da parte di FCT Holding S.p.A, nonché del contestuale pagamento di euro 33.738.135,20 da parte di Città Metropolitana di Torino. Gli Enti Locali nella stessa

data hanno, a loro volta, girato le azioni a ASTM S.p.A.. La girata delle azioni non costituisce in alcun modo rinuncia ai diritti e alle ragioni indicate nel cennato Protocollo d'Intesa del 26 marzo 2020, né acquiescenza agli esiti dell'Asta pubblica, in merito alla quale Anas ha presentato ricorso dinanzi al TAR Piemonte per l'impugnazione degli esiti dell'Asta Pubblica n. 1/2020 e la caducazione del contratto di cessione delle azioni da FCT Holding e dalla Città Metropolitana di Torino medio tempore stipulato con ASTM. Il ricorso (notificato il 25 novembre 2020) è stato iscritto a ruolo il 3 dicembre 2020 e il TAR Piemonte ha fissato l'udienza di merito per il 23 giugno 2021.

A seguito della girata, e quindi della retrocessione delle quote di provincia e comune, la Società ha provveduto a riclassificare la restante quota del 31,746% pari a 160.989 mila euro, nell'attivo immobilizzato, tra le partecipazioni in imprese collegate.

Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo della relazione sulla gestione "ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE".

:



6 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 2020 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
Consistenza al 01.01.2019	217.211	67.463	65.905	6.413	28.107	4.265	389.363
Investimenti	2.118		2.222	655	11.287		16.282
Ammortamenti	(17.205)		(3.893)	(1.765)	(10.663)		(33.526)
Alienazioni e dismissioni				(7)	(193)		(199)
Riclassifiche costo storico	150		(27)		(123)		-
Riclassifiche Fondo	(40)		27		13		0
Altre variazioni				7	182		189
Totale variazioni	(14.976)	-	(1.671)	(1.110)	1.290	(787)	(17.254)
Costo storico	324.588	67.463	84.983	36.849	148.625	3.478	665.986
F.do amm.to	(122.353)	-	(20.749)	(31.546)	(119.228)	-	(293.877)
Consistenza al 31.12.2019	202.235	67.463	64.234	5.302	29.397	3.478	372.109
Costo storico	324.588	67.463	84.983	36.849	148.625	3.478	665.986
F.do amm.to	(122.353)	-	(20.749)	(31.546)	(119.228)	-	(293.877)
Consistenza al 01.01.2020	202.235	67.463	64.234	5.302	29.397	3.478	372.109
Investimenti	8.803	3	723	1.426	16.043	21	27.019
Ammortamenti	(17.263)		(3.880)	(1.341)	(10.868)		(33.353)
Alienazioni e dismissioni			(0)	(3)	(668)		(671)
Altri movimenti	(8)		0		(24)		(32)
Riclassifiche costo storico	33		(115)		(33)		(115)
Riclassifiche Fondo	3.824		24	3	700		4.551
Totale variazioni	(4.612)	3	(3.248)	85	5.150	21	(2.601)
Costo storico	333.416	67.466	85.591	38.272	163.943	3.499	692.186
F.do amm.to	(135.793)	-	(24.605)	(32.885)	(129.396)	-	(322.678)
Consistenza al 31.12.2020	197.623	67.466	60.985	5.387	34.547	3.499	369.508

Valori in migliaia di euro

di cui attività per diritti d'uso (valori in migliaia di euro)	Fabbricati	Terreni	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	11.879	-	-	-	3.291	-	15.169
F.do amm.to	-	-	-	-	-	-	-
Consistenza al 01.01.2019	11.879	0	0	0	3.291	0	15.169
Investimenti	30	-	-	-	39	-	69
Ammortamenti	(4.794)	-	-	-	(897)	-	(5.691)
Totale variazioni	(4.764)	-	-	-	(858)	-	(5.622)
Costo storico	11.908	-	-	-	3.330	-	15.238
F.do amm.to	(4.794)	-	-	-	(897)	-	(5.691)
Consistenza al 31.12.2019	7.114	-	-	-	2.433	-	9.547
Investimenti (nuovi leasing)	5.445	-	-	-	95	-	5.540
Ammortamenti	(4.798)	-	-	-	(918)	-	(5.716)
Altri movimenti	(8)	-	0	-	(24)	-	(32)
Riclassifiche Fondo	3.830	-	-	-	27	-	3.857
Totale variazioni	4.469	-	-	-	(820)	0	3.649
Costo storico	17.345	0	0	0	3.401	0	20.746
F.do amm.to	(5.762)	0	0	0	(1.789)	0	(7.551)
Consistenza al 31.12.2020	11.583	-	-	-	1.613	-	13.195

Fabbricati

La voce presenta un saldo di 197.623 mila euro, e accoglie il valore degli uffici tecnici e degli immobili di proprietà di Anas per 186.040 mila euro e il valore del diritto d'uso dei fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16 per 11.583 mila euro.

Gli investimenti effettuati nel 2020, pari a 8.803 mila euro, riguardano interventi di manutenzione straordinaria su immobili, di cui 5.445 mila euro relativi ai fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16. Gli ammortamenti del periodo sono pari a 17.263 mila euro, di cui 4.798 mila euro relativi ai Fabbricati rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

Terreni

Il valore dei terreni è pari a 67.466 mila euro ed è in linea con l'esercizio precedente.

Impianti e macchinari

La voce presenta un saldo di 60.985 mila euro e si riferisce prevalentemente alla dotazione impiantistica delle Strutture Territoriali dislocate sul territorio nazionale. La variazione in diminuzione di periodo pari a 3.248 mila euro scaturisce, principalmente, dall'effetto combinato dell'acquisizione di nuovi impianti e macchinari per 723 mila euro al netto dell'ammortamento di periodo pari a 3.880 mila euro.

Note al bilancio

Attrezzature industriali e commerciali

La voce presenta un saldo di 5.387 mila euro e si riferisce ad attrezzature presenti nei Compartimenti per lo svolgimento di specifiche attività e presso la *branch* di Anas in Qatar. La quota di ammortamento per l'anno 2020 è pari a 1.341 mila euro.

Altri beni

La voce presenta un saldo pari a 34.547 mila euro, di cui 1.613 mila euro relativa al valore del diritto d'uso degli altri beni rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16. La voce accoglie principalmente il valore di mobili, macchine d'ufficio e autovetture acquistate dall'Anas o per le quali è avvenuto, a suo tempo, il trasferimento della proprietà conformemente a quanto disposto dall'art. 3 della L. 662/96 e alle spese di manutenzione straordinaria inerenti immobili di terzi (case cantoniere e sedi compartimentali) non trasferiti all'Anas in virtù di quanto stabilito dalla L. 662/96.

Gli investimenti del periodo, pari a 16.043 mila euro, di cui 95 mila euro relativi al valore del diritto d'uso degli altri beni rientranti nella fattispecie previste dall'IFRS 16, si riferiscono principalmente ai costi sostenuti per nuove acquisizioni (in particolare di autoveicoli da trasporto e automezzi), mentre gli ammortamenti del periodo sono stati pari a 10.868 mila euro, di cui 918 mila euro relativi ai beni rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

Nel corso del 2020 non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei beni.

Si precisa, inoltre, che al 31 dicembre 2020, le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

Per le immobilizzazioni materiali, tenendo conto degli indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero integrale del valore di carico delle attività materiali (*impairment test*), la Società ha basato la verifica della recuperabilità su un approccio che tiene conto della 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. L'applicazione di tale metodo non ha evidenziato eventuali perdite di valore tali da rendere necessaria una rettifica al valore delle immobilizzazioni materiali.

7 Attività immateriali

Nella tabella seguente sono espresse le variazioni delle voci delle attività immateriali, con evidenza del costo originario e degli ammortamenti cumulati a fine esercizio, nonché le relative variazioni intercorse nei valori contabili:

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	1.865	158.086	1.590.178	19.680	249.428	2.019.237
F.do amm.to	(1.725)	(130.155)	(198.928)	-	(69.293)	(400.102)
Consistenza al 01.01.2019	140	27.931	1.391.250	19.680	180.134	1.619.135
Investimenti		9.468		10.305	355	20.128
Passaggi in esercizio		6.702		(6.702)	0	(0)
Ammortamenti	(36)	(13.671)	(99.375)		(16.697)	(129.780)
Totale variazioni	(36)	2.499	(99.375)	3.602	(16.343)	(109.652)
Costo storico	1.865	174.257	1.590.178	23.282	249.783	2.039.364
F.do amm.to	(1.761)	(143.826)	(298.303)	-	(85.991)	(529.882)
Consistenza al 31.12.2019	104	30.430	1.291.875	23.282	163.792	1.509.482
Investimenti		9.606		13.654	2.024	25.283
Passaggi in esercizio	139	3.360		(5.596)	2.212	115
Ammortamenti	(64)	(14.207)	(99.375)		(17.032)	(130.678)
Riclassifiche e svalutazioni costo storico				(12)		(12)
Riclassifiche e svalutazioni Fondo					(24)	(24)
Totale variazioni	75	(1.241)	(99.375)	8.045	(12.820)	(105.316)
Costo storico	2.004	187.222	1.590.178	31.327	254.019	2.064.750
F.do amm.to	(1.826)	(158.033)	(397.678)	-	(103.047)	(660.583)
Consistenza al 31.12.2020	178	29.189	1.192.500	31.327	150.972	1.404.167

Costi di sviluppo

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2020, ammonta a 178 mila euro. L'incremento di 75 mila euro è imputabile all'effetto combinato del completamento di attività di sviluppo a supporto della Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori nel processo di studio e implementazione del progetto BIM (*Building Information Modeling*) per 139 mila euro e dell'ammortamento pari a 64 mila euro.

Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2020, è pari a 29.189 mila euro. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 9.606 mila euro, sono costituiti principalmente dai costi relativi all'implementazione e parametrizzazione del programma AnasSAP (1.692 mila euro), dai servizi di manutenzione inerenti il piano plu-

Note al bilancio

riennale di sviluppo e integrazione dei sistemi informativi e dal sistema di servizi di digitalizzazione degli archivi tramite sistema PDM (510 mila euro), nonché dall'acquisto di nuove licenze (7.404 mila euro). L'ammortamento dell'esercizio è pari a 14.207 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 1.192.500 mila euro, il cui valore è stato rilevato a seguito della mutata configurazione del Contratto di Programma 2016-2020, approvato a fine 2017, che rappresenta la definizione di un nuovo assetto concessorio per l'Anas. Nell'ambito del rapporto regolatorio tra Anas e il Ministero, la sottoscrizione del nuovo CdP ha rappresentato una nuova dotazione finanziaria costituita da risorse economiche finalizzate alla realizzazione di opere strutturali, di cui la gestione e il controllo spettano in via esclusiva all'Anas in qualità di unico concessionario, introducendo il corrispettivo parte servizi e il corrispettivo parte investimenti nell'ambito delle attività regolate, con valori definiti in un piano finanziario regolatorio, all'interno di un piano economico finanziario che definisce anche la disciplina delle attività accessorie.

I suddetti elementi definiscono in sintesi regole economiche, in forte discontinuità rispetto al passato, che hanno permesso di considerare l'operazione come una nuova forma di contribuzione alla Società da parte dello Stato.

In tale contesto, appaiono dunque evidenti gli elementi di discontinuità introdotti dal nuovo Contratto di Programma 2016-2020, tenuto conto, nel caso specifico, che la relazione tra quest'ultimo e la concessione, produca effetti tali sulla concessione tanto da poterne configurare in via sostanziale e non formale una novazione e, pertanto, un apporto di nuove risorse all'Anas da parte dello Stato.

Il valore del nuovo assetto regolatorio, valutato alla luce della concessione con scadenza 2032 e dell'opzione rappresentata dalla estensione della concessione al 2052, prevista per legge, ma condizionata alla predisposizione del piano economico finanziario, si è potuto definire compiutamente, nel 2017, tramite una perizia giurata, le cui risultanze sono state riflesse nella voce "Concessioni".

Come già commentato nei "Rapporti con lo Stato ed altri Enti Locali", il CdP 2016-2020 è stato oggetto di aggiornamento, prevedendo il rinvio del modello di finanziamento del Corrispettivo Investimenti a partire dal prossimo Contratto di Programma 2021-2025, con conseguente finanziamento degli investimenti per il 2019 e il 2020 solo mediante Contributo. Tali variazioni, come quelle emerse dal monitoraggio delle iniziative strategiche, sono state riflesse nel piano industriale ma non hanno comportato cambiamenti alle assunzioni iniziali.

La concessione, al 31 dicembre 2020, è stata oggetto di verifica al fine di tenere conto delle conseguenze che il diffondersi del Covid-19, considerato un *trigger event*, ha determinato nelle stime dei flussi finanziari attesi e dell'aggiornamento dei dati economici e finanziari a consuntivo e previsionali del Piano Economico Finanziario e del Piano Economico Finanziario Regolatorio, approvato dal Cda il 30 luglio 2020.

L'aggiornamento si è reso necessario, a seguito della richiesta del MIT, di avviare l'istruttoria tecnica finalizzata all'estensione della durata dell'attuale concessione, così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296 (per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo "Evoluzione prevedibile della Gestione"). Ad esito dell'*impairment test*, basato anche sull'andamento dei flussi finanziari aggiornati dal monitoraggio del suddetto PEF, non sono emerse perdite durevoli di valore da riflettere in bilancio.

La concessione viene ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e la quota di competenza del 2020 è pari a 99.375 mila euro.

Immobilizzazioni in corso ed acconti

La voce, pari a 31.327 mila euro, è costituita:

- dai costi sostenuti per servizi di manutenzione evolutiva del sistema integrato SAP non ancora completati (5.515 mila euro di cui 3.773 mila euro per nuove acquisizioni effettuate nell'esercizio);
- dal progetto "rilievo e accatastamento delle opere d'arte, dei manufatti e delle pertinenze presenti lungo le strade Anas" che al 31 dicembre 2020 non risulta ancora completato per la struttura territoriale della Sicilia e dal servizio di monitoraggio mezzi pesanti nella struttura territoriale di Trieste ancora in corso (5.679 mila euro);
- dai costi del personale interno sostenuti per commesse lavori, per le quali è in corso di ultimazione l'iter di finanziamento (14.427 mila euro);
- da investimenti per lavori effettuati sulla rete stradale ed autostradale per i quali la copertura finanziaria è stata individuata nel Contratto di Programma (5.706 mila euro).

Altre immobilizzazioni immateriali

La voce, pari a 150.972 mila euro, è costituita da:

- 22.296 mila euro per impianti realizzati sulla Rete stradale e finanziati con fondi della Società;
- 128.676 mila euro per investimenti lavori effettuati sulla Rete stradale e autostradale per i quali la copertura finanziaria è stata individuata nel Contratto di Programma.

Nell'esercizio non si sono verificate variazioni della vita utile stimata delle attività immateriali.

Per le immobilizzazioni immateriali, tenendo conto degli indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero integrale del valore di carico delle attività immateriali (*impairment test*), la Società ha basato la verifica della recuperabilità su un approccio che tiene conto della somma dei flussi futuri generabili dall'intera Società, senza imporre la segmentazione per immobilizzazione/unità generatrice di cassa e il procedimento di attualizzazione. L'applicazione di tale metodo non ha evidenziato eventuali perdite di valore tali da rendere necessaria una rettifica delle immobilizzazioni immateriali.

8 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 nel 2020 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2019	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2020
Attività per imposte anticipate	220.728	(15.254)	-	-	205.475
Passività per imposte differite	220.728	(15.254)	-	-	205.475

Le imposte differite attive derivano dal disallineamento tra il valore contabile e fiscale della svalutazione dei beni gratuitamente devolvibili finanziati con capitale sociale 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 ride-terminazione e riclassifica del credito verso la società Strada dei Parchi.

9 Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2020 e 2019.

Valori in migliaia di euro

Partecipazioni in:	Valore netto	Valore netto	Fondo svalutazione cumulato
	31.12.2020	31.12.2019	
Imprese controllate	370.867	375.729	40.050
Imprese collegate	344.521	183.701	9.398
Altre imprese	15	15	0
Totale	715.403	559.445	49.448

Le partecipazioni al 31 dicembre 2020, misurate al costo, ammontano a 715.403 mila euro e subiscono una variazione netta in aumento di 155.958 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019, che si riferisce:

- alla riclassifica della partecipazione detenuta nella società SITAF (pari al 31,746%), pari a 160.989 mila euro, dalle "attività non correnti possedute per la vendita", per i cui dettagli si rimanda alle note esplicative 5 e 18;
- all'aggiornamento della valutazione della società Anas International Enterprise, attraverso lo svolgimento di un test di *impairment*, che ha comportato una svalutazione di 5.013 mila euro, rispetto a quanto già operato negli esercizi precedenti, riflettendo il minor valore potenziale delle iniziative all'estero;
- alla svalutazione, pari a 145 mila euro, effettuata sul valore della partecipazione di Autostrade del Lazio S.p.A. al fine di adeguare il valore di carico della stessa al relativo patrimonio netto contabile al 31 dicembre 2020 per effetto della perdita d'esercizio;
- alla rivalutazione per 151 mila euro della partecipazione posseduta in Stretto di Messina S.p.A. in Liquidazione al fine di adeguare il valore di carico superiore alla corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza della Società;
- alla cancellazione della partecipazione in Autostrade del Molise S.p.A. in liquidazione a seguito dell'approvazione da parte dell'Assemblea in data 27 novembre 2020 del bilancio finale di liquidazione e del conseguente Piano di Riparto e della successiva cancellazione dal registro delle imprese richiesta il 22 dicembre 2020.

Valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2019	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2020	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	
Anas International Enterprise S.p.A.	10.513			(5.013)			5.500	38.100
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	15						15	
<i>decimi ancora da versare</i>	(11)						(11)	
Stretto di Messina (in liquidazione)	315.712			151			315.863	1.950
Anas Concessioni Autostradali S.p.A.	1.000						1.000	
	375.729	0	0	(4.862)	0	0	370.867	40.050
Partecipazioni in imprese collegate								
SITAF S.p.A.	0				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)	
CAL-Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	2.000						2.000	
Autostrada del Molise S.p.A. (in liquidazione)	24			759	(783)		0	0
Autostrade del Lazio S.p.A.	175			(145)			30	501
CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	1.000						1.000	
	183.701	0	0	614	160.206	0	344.521	9.399
Altre imprese								
CONSEL S.c.a.r.l.	1						1	
IDC - Italian Distribution Council S.c.a.r.l.	5						5	
CAIE - Consorzio Autostrade Italiane Ene	9						9	
	15						15	
Totale partecipazioni	559.445	0		(4.248)	0	0	715.403	49.448

Valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2018	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2019	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	
Anas International Enterprise S.p.A.	43.600	3.000		(33.087)		(3.000)	10.513	33.087
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	15						15	
<i>decimi ancora da versare</i>	(11)						(11)	
Stretto di Messina (in liquidazione)	315.251			461			315.712	2.101
SITAF S.p.A.	259.100			(23.032)	(236.068)		0	
Anas Concessioni Autostradali S.p.A.	1.000						1.000	
	667.455	3.000		(55.657)	(236.068)	(3.000)	375.729	35.188
Partecipazioni in imprese collegate								
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	168.800			(8.898)			159.902	8.898
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	73.100						73.100	
<i>decimi ancora da versare</i>	(52.500)						(52.500)	
CAL-Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	2.000						2.000	
Autostrada del Molise S.p.A. (in liquidazione)	236			(211)			24	1.476
Autostrade del Lazio S.p.A.	175						175	356
CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	1.000						1.000	
	192.811	0		(9.109)		0	183.701	10.730
Altre imprese								
CONSEL S.c.a.r.l.	1						1	
IDC - Italian Distribution Council S.c.a.r.l.	5						5	
CAIE - Consorzio Autostrade Italiane Ene	9						9	
	15						15	
Totale partecipazioni	860.280	3.000		(64.767)	(236.068)	(3.000)	559.445	45.917

Per le società che al 31 dicembre 2020 presentano un valore di carico superiore alla corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza della Società, sono stati predisposti i test di *impairment* per verificare se tali differenze esprimano delle perdite di valore potenzialmente durevoli ovvero se i benefici economici futuri attesi da tali partecipate siano in grado di sostenere i valori delle stesse, dai quali, ad eccezione di quanto sopra descritto in merito ad Anas International Enterprise S.p.A., non è emerso alcuna criticità tale da comportare ulteriori svalutazioni.

Nel prospetto che segue è riportato l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate con indicazione, tra le altre informazioni, delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2020 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

Valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2020	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2020 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Stretto di Messina S.p.A. (in liquidazione)	Roma	383.180	156	385.915	81,848%	315.864	315.863	0
Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.	Roma	50.000	0	50.000	92,382%	46.191	48.500	2.309
Anas International Enterprise S.p.A.	Roma	3.000	1.679	3.721	100%	3.721	5.500	1.779
Anas Concessioni Autostradali S.p.A.	Roma	1.000	(50)	837	100%	837	1.000	163
Società controllate indirettamente								
PMC Mediterraneum S.C.p.A.	Roma	1.000	0	1.000	1,50%	15	4	(11)
Partecipazioni in imprese collegate								
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.*	Prè Saint Didier (AO)	198.749	11.059	232.301	32,125%	74.627	159.902	85.275
SITAF S.p.A.*	Susa (TO)	65.016	32.835	393.226	31,746%	124.834	160.989	36.155
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	Roma	200.000	(1.369)	204.712	35%	71.649	20.600	(51.049)
CAL-Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.*	Milano	4.000	131	5.491	50%	2.745	2.000	(745)
Autostrade del Lazio S.p.A.	Roma	350	(127)	61	50%	31	30	(1)
CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	Venezia	2.000	2.650	170.515	50%	85.257	1.000	(84.257)
Altre imprese								
CONSEL S.c.a.r.l.**	Roma	51	0	52	1%	1	1	(0)
IDC - Italian Distribution Council S.c.a.r.l. in liquidazione*	Roma	70	0	70	6,67%	5	5	0
CAIE - Consorzio Autostrade Italiane Energia***	Roma	114	(1)	113	8,40%	9	9	0

* Valori al 31 dicembre 2019

** Valori al 30 settembre 2019

*** Valori al 31 dicembre 2018



Si fa presente che la controllata Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione non è stata classificata come AFS (IFRS 5) perché non rispetta i requisiti previsti dall'IFRS 5, in quanto non si ha un'alta probabilità che la sua dismissione si realizzi entro i 12 mesi.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate:

Valori in migliaia di euro

	% di possesso	Totale Attività	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/ (Perdita)
Partecipazioni in imprese collegate						
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.*	32,125%	487.075	254.774	69.786	58.727	11.059
SITAF S.p.A.*	31,746%	1.694.351	1.301.125	181.925	149.090	32.835
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	35,000%	552.328	347.615	25.793	27.163	(1.369)
CAL-Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.*	50,000%	60.664	55.173	4.366	4.235	131
Autostrade del Lazio S.p.A.	50,000%	985	924	5	132	(127)
CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	50,000%	795.239	624.725	128.900	126.251	2.650
* Valori al 31 dicembre 2019						

10 Diritti Concessori Finanziari non correnti e correnti

La voce pari a complessivi 3.303.596 mila euro (di cui 1.412.397 mila euro di natura corrente), si riferisce all'ammontare della produzione realizzata da Anas su strade in concessione in attesa di essere liquidata dai Ministeri o Enti di riferimento.

Principalmente l'importo di 1.027.108 mila euro si riferisce ad interventi finanziati da Convenzioni stipulate con Regioni ed Enti Locali, 753.018 mila euro a interventi disciplinati dai contratti di programma a partire dal 2007 al CdP 2016-2020, 543.240 mila euro ad interventi previsti dai contributi pluriennali, delibere Cipe e Fondi Sviluppo e Coesione, 96.409 mila euro a progetti comunitari, 113.239 mila euro ad interventi rientranti nei 3 programmi Ponti e Viadotti e Sblocca Italia, 131.197 mila euro ad opere finanziate da mutui a carico Ministero, 401.192 mila euro ad interventi finanziati dai fondi Sisma e dal Fondo Infrastrutture, 99.344 ad interventi finanziati con i fondi Piano per il sud e 107.414 mila euro sono relativi alla commessa Quadrilatero.

Rispetto all'esercizio precedente, la voce rileva un incremento di 58.455 mila euro. La variazione è principalmente imputabile all'incremento dei crediti esigibili generato dalla produzione di periodo (1.309.485 mila euro), al decremento determinato dagli incassi dell'esercizio (1.264.518 mila euro), all'effetto incrementativo delle poste valutative del periodo (13.487 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 da Anas che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora oggetto di pagamento alle ditte appaltatrici.

I Diritti concessori finanziari sono oggetto di attualizzazione al tasso interno di rendimento del 3%, 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 31 dicembre 2020, al netto del Fondo IFRS 9, pari a 92.071 mila euro. Tale fondo ha subito un incremento netto di 2.764 mila euro, a seguito del venir meno delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso Enti Locali.

La voce include 12.541 mila euro di Diritti concessori per lavori realizzati (Classificati negli "Altri crediti del FCG") che, in applicazione del principio contabile IFRIC 12, maturano al sostenimento dei costi per interventi lavori di competenza dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

11 Altre Attività finanziarie non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie al 31 dicembre 2020 a confronto con l'esercizio precedente:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti Finanziari Vs Soc. Collegate	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri Contributi Ministero Economia e Finanze	0	4.566	4.566	6.034	4.703	10.736	(6.034)	(137)	(6.171)
Crediti per mutui Soc. Concessionarie	-	944	944	-	944	944	-	-	-
Concessioni Ex Art. 7 L. 178/02	591.161	117.826	708.987	615.119	55.859	670.979	(23.958)	61.967	38.009
Titoli di deposito a breve	-	74.851	74.851	-	43.989	43.989	-	30.862	30.862
Totale	591.161	198.187	789.348	621.153	105.496	726.648	(29.992)	92.692	62.700
Fondo svalutazione IFRS 9	(152.178)	(106.009)	(258.187)	(79.312)	(12.317)	(91.629)	(72.866)	(93.692)	(166.558)
Totale al netto del fondo svalutazione	438.983	92.178	531.161	541.841	93.179	635.019	(102.857)	(1.001)	(103.858)

La voce si riferisce principalmente:

- al credito lordo verso la Società Strada dei Parchi per la concessione in essere per l'autostrada A24 e A25 (708.987 mila euro, di cui 117.826 mila euro a breve pari al valore della rata 2019, fatturata nei primi mesi del 2020, e della rata 2020 pari a 55.859 mila euro) che presenta un incremento del credito per 38.009 mila euro (effetto netto fra il decremento del valore a lungo termine di 23.958 mila euro per la ri-

classifica della quota capitale del 2020 e l'incremento della quota a breve termine di 61.967 mila euro per la rata di competenza dell'esercizio 2020 e per l'IVA fatturata sulla rata 2019);

- alla quota ancora da incassare dal Ministero dei contributi pluriennali da versare alla società concessionaria CAV (4.566 mila euro a breve), di cui si è rilevato nell'anno un incasso pari a 4.703 mila euro;
- ai Titoli di deposito a breve per 74.851 mila euro, stipulati principalmente con le disponibilità dell'ex Fondo Centrale di Garanzia (74.687 mila euro).

In merito al credito verso la società Strada dei Parchi, è stata stimata una potenziale perdita di valore, pari a 257.586 mila euro, che è stata accantonata nel fondo svalutazione crediti, registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente per 166.499 mila euro. Il maggior accantonamento è scaturito da una valutazione puntuale del credito in essere verso la concessionaria Strada dei Parchi, a seguito del mancato pagamento della rata concessoria del 2019 (scaduta a fine marzo 2020) che è stato considerato un indicatore di aumento del rischio creditizio. Nello specifico, per l'individuazione della classe di *rating* è stata svolta un'analisi basata sulla stima dell'*Interest Coverage Ratio* del debitore, dalla quale è emerso che il *cluster* da prendere in considerazione è il CCC/C, con un conseguente e significativo aumento della probabilità di *default*. Inoltre, al fine di valutare, la potenziale perdita del credito in modo da utilizzare la massima prudenza sono stati valutati tutti i potenziali scenari di recupero del credito.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è pari al 6% sia per la stima dei flussi, che per i parametri del tasso di attualizzazione, si è fatto riferimento alla Convenzione in essere tra Anas e la società Strada dei Parchi, nonché al D.L. 50 del 24 aprile 2017, convertito in Legge 96 del 21 giugno 2017, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, sicurezza antisismica delle Autostrade A24 e A25 e dell'emendamento previsto all'art. 9-*tricies* semel del d.l. n. 123/2019.

12 Altre Attività non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività con evidenza della quota corrente e di quella non corrente:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti Finanziari Vs Stato e Concessionarie per Contenziosi	960.747		960.747	1.154.826		1.154.826	(194.079)		(194.079)
Credito per Contributo DL 24/2020 c.d. Rilancio	138.886	12.220	151.106				138.886	12.220	151.106
Crediti Vs Personale e Istituti Previdenziali		3.218	3.218		3.264	3.264		(46)	(46)
Crediti Verso Stato per contributi ad Enti Locali		59.463	59.463		57.545	57.545		1.918	1.918
Altri Crediti		31.475	31.475		30.224	30.224		1.251	1.251
Anticipi vari e Enti Vari		868.763	868.763		404.311	404.311		464.452	464.452
Altri crediti tributari		1.089	1.089		710	710		380	380
Totale	1.099.634	976.228	2.075.862	1.154.826	496.055	1.650.880	(55.192)	480.174	424.982
Fondo svalutazione IFRS 9	(1.913)	(15.369)	(17.283)	(904)	(15.997)	(16.901)	(1.009)	628	(381)
Totale al netto del fondo svalutazione	1.097.720	960.859	2.058.580	1.153.922	480.057	1.633.979	(56.201)	480.802	424.600

La voce "Altre attività" pari a 2.075.862 mila euro al lordo del fondo svalutazione, si riferisce principalmente:

- alle attività non correnti, per la copertura di contenziosi lavori probabili, per 960.747 mila euro relativi ad interventi finanziati con la modalità del contributo per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio extra costi rimane fuori dal perimetro di competenza Anas. Il decremento di tale voce, per 194.079 mila euro al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, è dovuto sia all'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso, sia agli incassi ricevuti da parte del Ministero per la Deflazione del Contenzioso per 9.890 mila euro. Le attività iscritte a fronte dei contenziosi lavori si riferiscono (i) per 106.481 mila euro alla quota di crediti per piani di rimborso ex Fondo Centrale di Garanzia destinata ai contenziosi dell'A2 del Mediterraneo, (ii) per 650.358 mila euro al credito relativo alle delibere Cipe 96/2002, Cipe 14/2004 e Cipe 95/2004 da destinare, ai sensi del DL 50/2017 convertito nella legge 96/2017, alla copertura di transazioni giudiziali e stragiudiziali con le imprese appaltatrici e (iii) per la restante parte ad economie ed oneri d'investimento di commessa ancora da incassare e utilizzate per fronteggiare il contenzioso prospettico.
- al credito rilevato a fronte del contributo straordinario a compensazione dei minori incassi Anas previsto dall'art. 214 del DL 34 del 2020 (cd DL Rilancio) per complessivi 151.106 mila euro, di cui correnti 12.220

mila euro. Nello specifico tale decreto, ai comma 1 e 2 dell'articolo, prevede che (1) a seguito della riduzione della circolazione autostradale conseguente alle misure di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 è autorizzata la spesa di 25 milioni di euro annui dal 2021 al 2034 quale contributo massimo al fine di compensare Anas S.p.A. della riduzione delle entrate relative all'anno 2020 riscosse ai sensi (1) "dall'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, dall'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dall'articolo 19, comma 9-bis, del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, ed integrate dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122". (2) "La misura della compensazione di cui al comma 1 del presente articolo è determinata, nei limiti degli stanziamenti annuali di cui al comma 1, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze da adottarsi entro il 30 aprile 2021, previa acquisizione, entro il 15 marzo 2021 di una rendicontazione di Anas S.p.A. della riduzione delle entrate di cui al comma 1 riferita, in relazione all'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e all'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, al differenziale del livello della circolazione autostradale tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020 e lo stesso periodo dell'anno 2019 e, in relazione all'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, ed integrate dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122 agli importi previsti dal Contratto di programma tra Anas S.p.A. e lo Stato." Nello specifico, tale contribuzione è stata calcolata: (i) per l'integrazione canone art. 19 come differenza tra i ricavi di competenza del 2020 (complessivamente pari a 514.357 mila euro, di cui 526.413 mila euro fatturati mensilmente e 12.056 mila euro per il saldo del mese di Dicembre determinato sulla base dei dati previsionali ricevuti dalle concessionarie) e quanto previsto dal Contratto di Programma fra Anas e Stato per l'esercizio 2020 (pari a 677.300 mila euro), (ii) per il canone annuo comma 1020 come differenza fra il fatturato di riferimento 2019 (pari a 27.464 mila euro) e quanto stimato come ricavo per l'anno 2020 (pari a 19.374). Il tasso di attualizzazione utilizzato per il credito è pari al 1,70%, corrispondente al tasso fisso di indebitamento a medio/lungo termine, mentre la stima dei flussi di cassa è pari a 12 milioni di euro (al netto della quota IVA) per ciascuna annualità a partire dal 2021 fino al 2034;

- agli "Anticipi vari a enti vari", per 868.763 mila euro relativi, che hanno rilevato un incremento di 464.452 mila euro riferibile principalmente all'incremento di anticipi a fornitori garantiti per effetto dell'art. 207 comma 2 DL 34/2020 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 - Disposizioni urgenti per la liquidità delle imprese appaltatrici).

Il fondo svalutazione crediti è pari complessivamente a 17.283 mila euro e si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore della voce altri crediti.

Nelle voce "Altri crediti" sono inclusi anche: (i) i "Ratei Attivi" del Fondo Centrale di Garanzia, pari a 1.753 mila euro, che accolgono gli interessi attivi maturati e ancora da incassare verso Strada dei Parchi relativi alle rate del Piano di Rimborso e gli interessi maturati su certificati di deposito e c/c bancari, (ii) i Crediti per ritenute d'acconto subite ex FCG, pari a 2.070 mila euro, relativi alle ritenute d'acconto subite su c/c bancari e certificati di deposito del Fondo Centrale di Garanzia.

Di seguito la ripartizione delle altre attività non correnti e correnti per area geografica:

	Valori in migliaia di euro		
	Saldo al 31.12.2020	Saldo al 31.12.2019	Variazione
Nazionali	2.075.283	1.650.320	424.963
Altri Paesi	579	561	18
Totale	2.075.862	1.650.881	424.981

13 Crediti tributari

I crediti tributari ammontano, al 31 dicembre 2020, a 13.271 mila euro (al 31 dicembre 2019 erano pari a 14.276 mila euro) e sono relativi principalmente:

- per 11.961 mila euro ai "Crediti per IRES da consolidamento a rimborso", comprensivi degli interessi maturati pari a 668 mila euro, per la richiesta di rimborso relativa all'esercizio 2015 (consolidato 2016 per 9.544 mila euro), all'esercizio 2016 (consolidato 2017 per 955 mila euro), all'esercizio 2017 (consolidato 2018 per 394 mila euro), all'esercizio 2018 (consolidato 2019 per 244 mila euro);
- per 1.310 mila euro a crediti Ires chiesti a rimborso.

14 Rimanenze

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle rimanenze:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Magazzino materiali	11.622	10.954	668
Fondo svalutazione materiali	(923)	(1.027)	104
Totale Rimanenze	10.699	9.927	771

Il valore delle rimanenze di magazzino, risultante dalla valorizzazione con il metodo FIFO, è pari a 10.699 mila euro (9.927 mila euro al 31 dicembre 2019). La consistenza delle giacenze risulta in linea con il precedente esercizio e deriva dall'ordinaria politica di acquisto e tenuta in giacenza del materiale soggetto a stock.

15 Attività per lavori in corso su ordinazione

Le attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 112.672 mila euro al 31 dicembre 2020, si riferiscono principalmente al valore delle opere realizzate su strade non in concessione ancora da incassare dagli enti competenti, e registrano un incremento di 14.637 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Le principali poste sono:

- 3.717 mila euro, l'importo ancora da rendicontare dei lavori già effettuati sulle strade regionali all'interno del piano Emergenza Sardegna;
- 30.985 mila euro, l'importo dei costi sostenuti nell'esercizio 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).

16 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali non presentano saldi a medio/lungo termine, ma sono composti da sole voci correnti e sono così dettagliati:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Crediti ordinari	261.997	304.663	(42.666)
di cui Pubblica Amministrazione	71.618	72.064	(446)
Crediti verso società del gruppo	36.659	32.435	4.224
di cui verso Società Controllate	6.724	16.220	(9.495)
di cui verso Società Collegate	29.912	16.192	13.721
di cui verso Controllante	1	1	-
di cui verso altre Società del Gruppo FS	22	23	(2)
Altri crediti	15.856	13.810	2.046
Totale	314.512	350.908	(36.395)
<i>Fondo svalutazione IFRS 9</i>	<i>(109.208)</i>	<i>(95.929)</i>	<i>(13.279)</i>
Totale al netto del fondo svalutazione	205.305	254.979	(49.674)

Il decremento della voce, per 36.395 mila euro, al lordo del fondo svalutazione, è determinato dall'effetto netto dei seguenti fattori:

- decremento dei crediti ordinari per 42.666 mila euro correlato principalmente alla rilevazione di note di credito da emettere per 26.144 mila euro a fronte del calo dei ricavi per integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 a causa della riduzione della circolazione autostradale conseguente alle misure di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19;
- incremento dei crediti verso società del gruppo per 4.224 mila euro, derivante principalmente dall'effetto combinato dell'incremento dei crediti verso le società controllate AIE Anas International Enterprise S.p.A. (623 mila euro) e QMU Quadrilatero marche Umbria S.p.A. (869 mila euro) e verso le società collegate CAV Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (12.129 mila euro prevalentemente connessi all'integrazione canone annuo di cui all'art.19 c.9 bis L. 102/09) e AS-CN Autostrada Asti Cuneo S.p.A. (494 mila euro) e del decremento dei crediti verso la società collegata SITAF S.p.A. (9.877 mila euro prevalentemente connessi al provento da consolidamento);
- incremento degli Altri crediti per 2.046 mila euro relativi a crediti da regolarizzare.

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nel 2020, 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 31.12.2019	Utilizzi	Accantonamenti	Rilasci e altre variazioni	Saldo al 31.12.2020
<i>Fondo svalutazione IFRS 9</i>	<i>(95.929)</i>	<i>7.145</i>	<i>(25.288)</i>	<i>4.863</i>	<i>(109.208)</i>

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
	Saldo al 31.12.2020	Saldo al 31.12.2019	Variazione
Nazionali	294.143	338.909	(44.766)
Paesi dell'area euro	492	17	475
Altri Paesi	19.877	11.982	7.895
Totale	314.512	350.908	(36.395)

17 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Nella tabella seguente si riporta la composizione di disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Depositi bancari e postali	133.476	125.154	8.322
Assegni	135	130	5
Denaro e valori in cassa	74	98	(24)
Conti correnti di tesoreria	83.124	111.424	(28.300)
Disponibilità liquide FCG	13.646	31.669	(18.022)
<i>di cui c/c tesoreria</i>	<i>13.037</i>	<i>31.215</i>	<i>(18.178)</i>
Totale	230.455	268.474	(38.018)
<i>Fondo svalutazione IFRS 9</i>	<i>(44)</i>	<i>(47)</i>	<i>3</i>
Totale	230.411	268.426	(38.015)

Le disponibilità liquide della società, pari a 230.455 mila euro, al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, hanno subito un decremento di 38.018 mila euro principalmente riferibile alla riduzione delle disponibilità sui conti correnti di tesoreria, nonché alla riduzione delle disponibilità liquide dell'ex FCG per maggiori investimenti effettuati in *time deposit*.

È opportuno rilevare, inoltre, che per effetto di pignoramenti inerenti contenziosi con diversi fornitori al 31 dicembre 2020 sono indisponibili somme per 204.689 mila euro presso i conti correnti bancari e postali della Società. Tali liquidità sono temporaneamente indisponibili in funzione delle tempistiche di svincolo dei pignoramenti.

Si segnala altresì che presso l'istituto bancario MPS risultano vincolati 16.063 mila euro principalmente 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 postali pari a 58.821 mila euro, sono costituiti dalla liquidità presente nei conti correnti postali presso le Poste Italiane; l'importo è interamente indisponibile al 31 dicembre 2020 a causa di pignoramenti.

I Depositi bancari in valuta, giacenti presso l'istituto bancario dell'Algeria (791 mila euro), presso l'istituto bancario del Qatar (8.261 mila euro) e presso l'istituto bancario Colombiano (291 mila euro) relativamente alle commesse avviate in tali paesi, sono stati iscritti al tasso di cambio di fine periodo.

La voce accoglie la "Cassa e disponibilità ex Fondo Centrale di Garanzia" pari a 13.646 mila euro, che si riferisce alle disponibilità presenti sulle Banche del Fondo Centrale di Garanzia. Il decremento del periodo, pari a 18.022 mila euro, fa riferimento principalmente agli importi investiti in certificati di deposito (18.000 mila euro).

Il fondo svalutazione costituito a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 9, è pari a 44 mila euro, al 31 dicembre 2020, con un decremento di 3 mila euro rispetto al valore di confronto (47 mila euro al 31 dicembre 2019) per effetto delle minori giacenze presso i conti correnti bancari.

A titolo puramente informativo si evidenzia che i Compartimenti gestiscono i conti correnti postali intestati a: Ministero Infrastrutture – Gestione Infrazioni per MI art. 12 C.S., in cui confluiscono gli introiti delle infrazioni previste dal Codice della Strada che vengono periodicamente riversati allo stesso Ministero unitamente alle competenze maturate.

I predetti conti correnti non sono, pertanto, riflessi nel bilancio, in quanto Anas non ne ha la titolarità, ma soltanto la gestione in nome e per conto.

18 Attività possedute per la vendita

Nel bilancio 2019 la società, ha riclassificato la quota detenuta nel capitale sociale di SITAF (51,092%), pari a 259.100 mila euro nelle "attività non correnti possedute per la vendita", a seguito delle sentenze pubblicate il 28 ottobre 2019 n. 7392/2019 e n. 7393/2019, e la previsione della dismissione del 19,347% della partecipazione in SITAF, riscontrando i requisiti previsti dall'IFRS 5, il quale al paragrafo 8 prevede che "un'entità che intraprenda un programma di vendita che comporta la perdita del controllo di una controllata deve classificare tutte le attività e le passività di detta controllata come possedute per la vendita, prescindendo dal fatto che, dopo la vendita, essa conservi una partecipazione di minoranza nell'ex controllata", la società.

Al 31 dicembre 2020, il saldo della voce è pari a zero (in diminuzione di 236.068 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019) in quanto:

- 160.989 mila euro, relativi alla quota di partecipazione detenuta in SITAF di cui Anas è sempre stata proprietaria, pari al 31,746%, è stata riclassificata nella voce Partecipazioni dell'attivo immobilizzato, in quanto non oggetto della Sentenza del Consiglio di Stato;
- 75.079 mila euro, corrispondenti alle quote originariamente detenute da Anas ed acquistate dagli Enti Locali, sono stati chiusi a seguito della girata delle azioni avvenuta in data 28 ottobre 2020 alla Provincia di Torino (8,694%) e Città Metropolitana di Torino (10,653%) con contestuale incasso per Anas, dell'importo pagato nel 2014 per l'acquisto delle suddette quote.

Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo della relazione sulla gestione "ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE".

19 Patrimonio netto

Il Patrimonio netto è pari a 2.441.659 migliaia di euro, e le variazioni intervenute negli esercizi 2020 e 2019 sono riportate analiticamente nel prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, all'inizio delle note di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2020, 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. e svolge attività di direzione e coordinamento.



VALLE D'AOSTA - STRADA STATALE 26 'DELLA VALLE D'AOSTA', PULIZIA GALLERIA BREIL

Riserve

La voce Riserve, al 31 dicembre 2020, ammonta a 486.544 mila euro e comprende oltre all'iscrizione della Riserva L. 208/2015 comma 870 come apporto della nuova Concessione al 31 dicembre 2017, pari a 1.590.000 mila euro, anche la riserva di rivalutazione negativa per 2.410 mila euro comprensiva degli effetti delle valutazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto Lavoro, nonché ulteriori effetti positivi e negativi emersi in sede di FTA.

Utili (perdite) portati a nuovo

Le perdite portate a nuovo, al 31 dicembre 2020, sono pari a 146.013 mila euro.

Risultato dell'esercizio

La società chiude con una perdita dell'esercizio 2020 pari a 168.764 mila euro. Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto.

Valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2020 (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	A-B				
Riserva trasferimento immobili Ex L. 662/96	284.859	284.859		-				2.206
Differenze Ex. Art. 7L.178/02	122.875		122.875	A-B				0
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	4.425		4.425	B				
Riserve per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(2.410)	(2.410)		-				
Utili (perdite) portati a nuovo	(146.013)	(146.013)		-				
TOTALE	2.610.423	2.215.751	394.671		0	0	0	2.206
A - Per aumento di capitale								
B - Per copertura perdite								
C - Per distribuzione ai soci								

Note al bilancio

20 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

Nella tabella seguente si riporta la composizione dei Finanziamenti:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Finanziamenti a medio/lungo termine			
Finanziamenti da banche	35.943	50.071	(14.128)
Finanziamenti a breve termine			
Finanziamenti da banche	596.102	445.611	150.491
Totale Finanziamenti	632.045	495.682	136.363

La voce, al 31 dicembre 2020, accoglie il debito residuo verso gli istituti di credito, pari a 632.045 mila euro (di cui 596.102 mila euro a breve termine). L'incremento netto, pari a 136.363 mila euro, rispetto al 31 dicembre 2019, è relativo principalmente a:

- incremento dei finanziamenti a breve termine per 150.000 mila euro;
- decremento derivante dal rimborso, per euro 14.128 mila euro, delle rate sul finanziamento quinquennale con Banco di Sardegna, inerente il valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione vigente con Tunnel Gest S.p.A..

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle altre passività finanziarie 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 31.12.2019	Effetto da Rendiconto Finanziario	Effetti non monetari				Saldo al 31.12.2020
			Variazione area	Nuovi Leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	495.682	136.363	0	0	0	0	632.045
Variazione delle altre attività finanziarie	(635.019)	(62.700)	0	0	0	166.558	(531.161)
Variazione delle altre passività finanziarie	777.309	(40.592)	0	3.520	0	0	740.237
Totale	637.972	33.070	0	3.520	0	166.558	841.120

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere sono i seguenti:

Valori in migliaia di euro

Creditore	Valuta	Tasso di Interesse Nominale	Anno di Scadenza	Importo Finanziamento	Valore Contabile al 31.12.2020
Banco di Sardegna	Euro	1%	2024	71.000	50.071

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2020 confrontata con il 31 dicembre 2019:

Valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(230.411)	(268.426)	38.015
Altre attività finanziarie correnti	(92.178)	(93.179)	1.001
Finanziamenti da banche	596.102	445.611	150.491
Altre passività finanziarie correnti	10.323	9.327	996
Diritti concessori finanziari correnti	(1.412.397)	(1.549.449)	137.053
Acconti per opere da realizzare correnti	430.478	196.627	233.851
Posizione finanziaria netta a breve	(698.083)	(1.259.489)	561.406
Altre attività finanziarie non correnti	(438.983)	(541.841)	102.857
Finanziamenti da banche a medio/lungo termine	35.943	50.071	(14.128)
Altre passività finanziarie non correnti	729.914	767.982	(38.068)
Diritti concessori finanziari non correnti	(1.891.199)	(1.695.692)	(195.507)
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.201.139	1.128.766	72.373
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	(363.187)	(290.714)	(72.473)
Totale complessivo	(1.061.270)	(1.550.203)	488.933

La posizione finanziaria netta registra una variazione negativa di 488.933 mila euro rispetto al 31 dicembre 2019. Tale variazione è essenzialmente correlata:

- all'incremento di 58.455 mila euro dei Diritti concessori finanziari correnti e non correnti, quale effetto netto fra gli incassi dell'anno e l'incremento dei crediti per nuove iscrizioni;
- all'incremento netto di 306.224 mila euro degli Acconti ricevuti per opere da realizzare correnti e non correnti;
- al decremento dei depositi bancari di 38.015 mila euro;
- all'incremento dei finanziamenti da banche di 136.363 mila euro.

21 TFR e altri benefici ai dipendenti

La voce al 31 dicembre 2020 presenta un saldo pari a 28.498 mila euro, come di seguito illustrato:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Valore attuale obbligazione TFR	28.498	28.646

Note al bilancio

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

Riconciliazione valutazione IAS 19

Valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019
Defined Benefit Obligation al 01/01	28.646	28.204
Service Cost	-	-
Interest Cost	208	336
Benefits paid	(1.147)	(989)
Transfers in/(out)	-	7
Expected DBO al 31/12	27.706	27.557
Actuarial (Gains)/Losses da esperienza	301	(643)
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi demografiche	-	(24)
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi finanziarie	490	1.756
Defined Benefit Obligation al 31/12	28.497	28.646

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR poggia su diverse ipotesi sia di tipo demografico che economico. Per alcune delle ipotesi utilizzate, ove possibile, si è fatto esplicito riferimento all'esperienza diretta della Società, per le altre si è tenuto conto della *best practice* di riferimento.

Si riportano di seguito le basi tecniche economiche utilizzate.

Riepilogo delle basi tecniche economiche

	31.12.2020	31.12.2019
Tasso annuo di attualizzazione	0,34%	0,77%
Tasso annuo di inflazione	0,80%	1,20%
Tasso annuo incremento TFR	2,10%	2,40%

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* 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 dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO

Frequenze annue di turnover e anticipazioni TFR

	31.12.2020	31.12.2019
Frequenza anticipazioni	3,00%	3,00%
Frequenza turnover	1,00%	1,00%

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. 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%	28.249
Tasso di turnover -1,00%	28.774
Tasso di inflazione +0,25%	28.918
Tasso di inflazione -0,25%	28.085
Tasso di attualizzazione +0,25%	27.837
Tasso di attualizzazione -0,25%	29.183

Service Cost e Duration

Service Cost pro futuro annuo	0,00
Duration del piano	10,1

Erogazioni future stimate

Valori in migliaia di euro

Anno	
1	4.455
2	982
3	1.152
4	958
5	1.132

22 Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2020 dei fondi per rischi ed oneri.

Valori in migliaia di euro

Fondi rischi ed oneri	31.12.2019	Acc. nti	Utilizzi	Rilasci ed altre variazioni	31.12.2020
Fondo rischi strade in concessione lavori	1.109.637	217.013	(79.106)	(385.758)	861.786
Fondo rischi contenzioso	473.036	12.874	(42.005)	(31.488)	412.417
di cui Fondo rischi vertenze potenziali	136.263	700	(10.179)	(1.373)	125.412
Totale	1.582.672	229.887	(121.111)	(417.246)	1.274.203

La valutazione del fondo per rischi contenzioso alla data del 31 dicembre 2020 è frutto dell'aggiornamento del 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 2020 è pari 1.274.203 mila euro e si compone come di seguito illustrato:

- Il "Fondo rischi per strade in concessione lavori", pari a 861.786 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 217.013 mila euro prevalentemente attribuibile alle nuove notifiche del 2020. Tale accantonamento trova la corrispondente contropartita nelle Altre attività per la relativa copertura di tale onere. Nel corso dell'esercizio si rilevano utilizzi del periodo per 79.106 mila euro, inoltre sono intervenute variazioni in diminuzione per 385.758 mila euro prevalentemente attribuibili:
 - alla favorevole conclusione di una causa promossa da un Contraente Generale, in precedenza accantonata per circa 88.885 mila euro;
 - all'aggiornamento dell'onere su cause giudiziali, a seguito dell'acquisizione di nuove informazioni (es. ctu) nel corso dell'evoluzione delle cause, per 162.200 mila euro;
 - all'aggiornamento del livello di rischio, rideterminato da probabile a possibile o remoto a seguito dell'acquisizione di nuove informazioni nel corso dell'evoluzione delle cause, per 118.546;
 - all'aggiornamento dell'onere su riserve lavori stragiudiziali, per 16.127 mila euro.

La voce accoglie il "Fondo per rischi e Oneri ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 242.452 mila euro, che rappresenta il fondo appositamente costituito alla data di FTA a copertura dei contenziosi probabili ex Salerno Reggio Calabria (205.835 mila euro), incrementato dai successivi accantonamenti 2016 e 2017 (64.601 mila euro) al netto degli utilizzi progressivamente effettuati a valere sul fondo originario per la copertura dei contenziosi pagati (27.984).

- Il "Fondo rischi per contenzioso", pari a 412.417 mila euro, accoglie tutti gli accantonamenti non rientranti

nella precedente categoria. In particolare, la Società rileva un accantonamento di periodo pari a 12.874 mila euro prevalentemente afferente:

- Contenziosi RC per 7.717 mila euro
- Contenziosi Concessionarie per 3.670 mila euro
- Contenzioso Patrimoniale per 1.320 mila euro
- Contenzioso lavori M.O. per 167 mila euro

Il Fondo subisce inoltre una variazione netta in decremento di 31.488 mila euro prevalentemente derivante dall'aggiornamento di stima delle onerosità potenzialmente stimate su Contenziosi lavori su strade EELL, Contenziosi lavori di natura risarcitoria e Contenziosi giuslavoristici. Di particolare rilievo è stato l'aggiornamento dell'onere di una causa promossa da un appaltatore per il riconoscimento di importi in c/danno, che a seguito delle risultanze istruttorie ha comportato un rilascio del precedente onere accantonato per 23.510 mila euro.

Gli utilizzi per 42.005 mila euro hanno interessato principalmente il pagamento degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione, Responsabilità civile senza copertura assicurativa, contenzioso verso società concessionarie, contenzioso lavori di Ordinaria Manutenzione (M.O.) e contenziosi per vertenze potenziali.

Lo scorso esercizio, a fronte del provento da consolidamento di SITAF S.p.A. è stato effettuato un accantonamento a fondo rischi vertenze potenziali in considerazione dell'opportunità di esperire una formale procedura di interpello interpretativo ai sensi dell'art. 11, comma 1, lettera a) della legge 27 luglio 2000, n.212, al fine di ottenere conferma da parte dell'Agenzia delle Entrate delle considerazioni svolte in merito agli effetti delle Sentenze di ottemperanza sul Consolidato Fiscale. A seguito della risposta non favorevole all'interpello sopra richiamato, pervenuta nel mese di novembre 2020, è stato utilizzato il fondo accantonato per l'importo di 10.178 mila euro.

A completamento delle informazioni rese con riferimento ai fondi per rischi ed 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.

23 Acconti per opere da realizzare non correnti e correnti

La voce pari a complessivi 1.631.617 mila euro (di cui correnti 430.478 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 (82.185 mila euro). La voce acconti per opere da realizzare rileva una variazione in aumento di 306.224 mila euro dovuta principalmente:

- all'incremento di opere totalmente finanziate non programmate alla chiusura dell'esercizio precedente di cui è stato avviato l'iter di approvazione nel corso dell'esercizio (36.160 mila euro);
- ai nuovi acconti generatisi nel periodo (359.885 mila euro);
- all'incremento dei reversal di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione di periodo (816 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 include 5.902 mila euro di Acconti per opere da realizzare di competenza dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

24 Altre Passività finanziare non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione della voce alla fine dei due periodi a confronto.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2020			31.12.2019			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso lo Stato per opere non eseguite	722.803	-	722.803	758.963	0	758.963	(36.160)	-	(36.160)
Debito verso CAV	0	4.566	4.566	4.296	4.703	8.998	(4.296)	(137)	(4.433)
Debiti finanziari IFRS 16	7.111	5.757	12.869	4.724	4.625	9.349	2.387	1.133	3.520
Totale	729.914	10.323	740.237	767.982	9.327	777.309	(38.068)	996	(37.072)

La voce Altre passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 740.237 mila euro, si riferisce alla quota residua del debito verso CAV per contributi pluriennali (4.566 mila euro), 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 (722.803 mila euro) e quindi non sono state oggetto di attualizzazione, e alle passività finanziarie derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 (12.869 mila euro).

Nel corso dell'esercizio si evidenzia un decremento di 37.072 mila euro rispetto all'esercizio precedente, determinato dall'effetto netto dei seguenti fattori:

- decremento dei debiti verso lo Stato per un valore pari a 36.160 mila euro, a fronte di opere finanziate per le quali nel corso dell'esercizio è stato avviato l'iter di esecuzione;
- riduzione del debito verso la collegata CAV derivante dall'effetto congiunto del pagamento della quota 2020 pari a 4.703 mila euro e del reversal della quota di attualizzazione del debito;
- rilevazione "Passività del Leasing" pari a 12.869 mila euro, di cui 5.757 mila euro come quota corrente, rappresentante il valore attuale dei pagamenti dovuti per il leasing non versati al 31 dicembre 2020 secondo l'applicazione prevista dall'IFRS 16.

25 Debiti commerciali non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione della voce alla fine dei due periodi a confronto.

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Debiti verso fornitori	1.382.036	1.185.844	196.192
Debiti commerciali v/società del gruppo	141.852	121.277	20.574
Totale	1.523.888	1.307.122	216.766

La voce presenta un saldo pari a 1.523.888 mila euro, registrando un incremento dei debiti commerciali, pari a 216.766 mila euro, che è riconducibile a:

- incremento dei “debiti verso fornitori” per 196.192 mila euro dovuto principalmente ai maggiori stanziamenti lavori effettuati al 31 dicembre 2020;
- incremento “debiti verso società del gruppo” per 20.574 mila euro, imputabile principalmente alle società controllate Quadrilatero Marche Umbria (10.199 mila euro) e Anas International Enterprise (2.306 mila euro) nonché alla richiesta dei contributi dovuti da Anas alla società Rete Ferroviaria Italiana, controllata dalla controllante, sulla base di specifiche convenzioni riguardanti interventi relativi alla variante di Rastignano e alla realizzazione di lavori di deviazione della linea ferroviaria - Nodo ferroviario Casalecchio di Reno (8.204 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 4.044 mila euro, si riferisce principalmente ai debiti per fatture ricevute e da ricevere (157 mila euro) e ai debiti per ritenute infortuni accantonate (3.887 migliaia di euro) relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.

26 Altre passività non correnti e 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				
	31.12.2020		31.12.2019		Variazione
	Non Correnti	Correnti	Non Correnti	Correnti	Correnti
Acconti su commesse da cliente	-	94.578	-	86.928	7.650
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza soc.	-	40.876	-	35.808	5.068
Debiti tributari	-	20.229	-	36.820	(16.591)
di cui Debiti per IVA	-	4.487	-	10.212	(5.725)
Debiti verso personale	-	31.437	-	33.328	(1.891)
Altri debiti verso società del gruppo	-	-	-	-	-
Debiti per contributi a favore Soc. Concessionarie	-	399.292	-	413.220	(13.928)
Altri debiti	-	96.213	-	102.749	(6.535)
Totale	-	682.625	-	708.853	(26.228)

Le altre passività correnti presentano un saldo di 682.625 mila euro e registrano un decremento di 26.228 mila euro. La voce accoglie:

- acconti su commesse per 94.578 mila euro relativi agli anticipi percepiti principalmente a fronte delle opere da realizzare per 75.363 mila euro e ad acconti per strade su lavori non in concessione per 17.267 mila euro;
- debiti verso istituti previdenziali, pari a 40.876 mila euro, che registrano un incremento di 5.068 mila euro;
- debiti tributari, pari a 20.229 mila euro, relativi principalmente ai debiti per ritenute fiscali sui redditi da lavoro dipendente e debiti riferibili alla quota di IVA maturata nella liquidazione del periodo di dicembre, alla quale è connessa anche la variazione del periodo, complessivamente pari a 16.591 mila euro;
- debiti verso il personale, pari a 31.437 mila euro, che registrano un decremento di 1.891 mila euro;
- debiti per contributi a favore di società concessionarie autostradali pari a 399.292 mila euro, relativi a finanziamenti ricevuti dai Ministeri;
- altri debiti, per 96.213 mila euro, con un decremento di 6.535 mila euro rispetto all'esercizio precedente; la voce più significativa, pari a 22.677 mila euro, si riferisce a debiti per contributi a favore degli Enti Locali.

27 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un saldo, al 31 dicembre 2020, pari a 2.316.737 mila euro, il cui dettaglio è di seguito illustrato:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione	1.549.614	1.358.030	191.584
Corrispettivi di Servizio e Concessori	581.917	741.854	(159.938)
Contributi (DL 24/2020 c.d. DL Rilancio)	151.106	0	151.106
Altri ricavi da contratto con i clienti	34.101	29.877	4.224
Totale	2.316.737	2.129.761	186.976

La voce maggiormente significativa è pari a 1.549.614 mila euro (di cui 9.708 mila euro relativi ai lavori di competenza dell'ex FCG), che rappresenta la quota di costi di costruzione sostenuti sulla rete stradale e autostradale in gestione ad Anas nell'esercizio 2020. La variazione in incremento pari a 191.584 mila euro è riferibile all'effetto netto fra, la maggiore produzione lavori per 302.238 mila euro, l'incremento delle attualizzazioni per 22.902 mila euro e l'assenza di rilascio per contenzioso lavori rispetto all'esercizio 2019 (pari a 133.556 mila euro).

Di seguito il dettaglio della voce Corrispettivi di Servizio e Concessori, Contributi (DL 24/2020 c.d. DL Rilancio) e Altri ricavi da contratto con i clienti:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Canone di concessione L. 296/06, comma 1020	28.015	31.952	(3.937)
Integrazione Canone annuo art. 19 c. 9 bis L. 102/09	515.248	671.000	(155.752)
Royalties per concessioni su Autostrade	13.902	15.692	(1.791)
Canoni per licenze e concessioni su Strada Statale	24.752	23.210	1.542
Totale corrispettivi di servizio e concessori	581.917	741.854	(159.938)
Ricavi da contributi (DL 24/2020 c.d. Rilancio)	151.106	0	151.106
Proventi per prestazioni effettuate all'estero	12.974	10.390	2.585
Proventi per trasporti eccezionali	7.877	8.508	(631)
Proventi per canoni di pubblicità su Strada Statale	4.947	5.161	(214)
Altri	8.302	5.818	2.484
Totale altri ricavi da contratto con i clienti	34.101	29.877	4.224
Totale	767.124	771.731	(4.608)

La voce "Corrispettivi di servizio e concessori" pari a 581.917 mila euro, è relativa a:

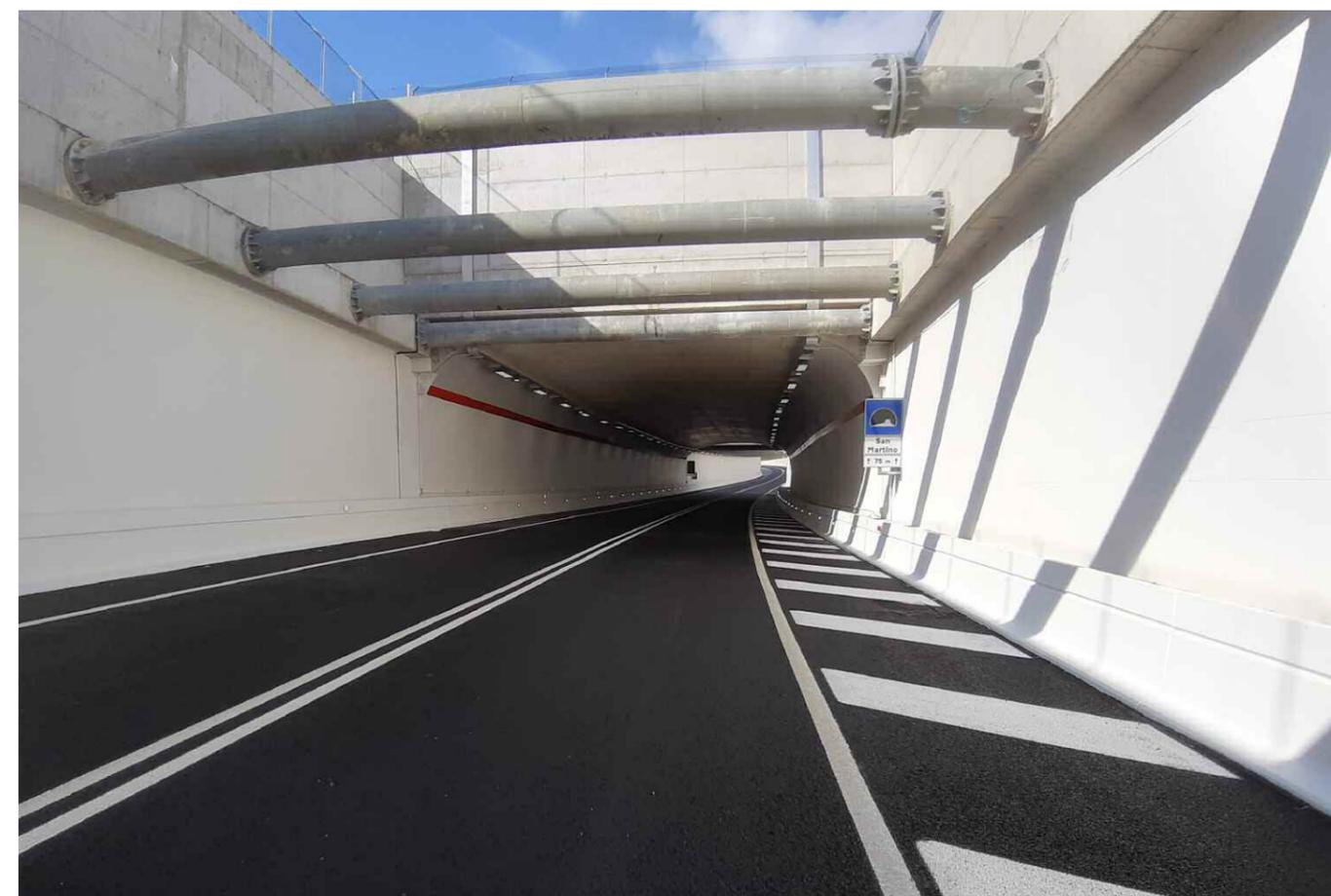
- Canone di concessione L. 296/2006, comma 1020, per 28.015 mila euro, che rappresenta la quota dei ricavi spettanti ad Anas, per l'esercizio 2020, ai sensi del comma 1020 della L. 296/06 pari al 21% del 2,4% dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei Concessionari;
- Integrazione Canone annuo, per 515.248 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. Tale voce, che accoglie una stima in diminuzione per

note di credito da emettere pari a 26.963 mila euro, appare in significativo decremento rispetto all'esercizio precedente (riduzione di 155.752 mila euro) a causa della riduzione della circolazione autostradale conseguente alle misure di contenimento adottate dal Governo Italiano per la prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19;

- Royalties per concessioni lungo la rete stradale, per 13.902 mila euro;
- Canoni per licenze e concessioni, per 24.752 mila euro, che accoglie i ricavi derivanti dalle licenze e concessioni per gli accessi alle strade di competenza Anas.

La voce "Ricavi da contributi (DL 24/2020 c.d. Rilancio)", pari a 151.106 mila euro, si riferisce al contributo straordinario, previsto dall'art. 214 del DL 24 del 2020 c.d. DL Rilancio, a compensazione dei minori incassi derivanti dall'integrazione canone annuo e dal comma 1020, percepiti dall'Anas, pari a complessivi 171.075 mila euro al netto di oneri finanziari da attualizzazione per 19.969 mila euro, come meglio dettagliato nella Nota esplicativa 12 Altre Attività non correnti e correnti, alla quale si rimanda.

La voce "Altri ricavi da contratto con i clienti", pari a 34.101 mila euro, accoglie la valutazione di fine anno dell'avanzamento delle commesse estere, nonché i ricavi per trasporti eccezionali e per canoni di pubblicità su strade statali, e si incrementa per 4.224 mila euro.



VENETO - VARIANTE DI CAMPALTO ALLA STRADA STATALE 14 'DELLA VENEZIA GIULIA'

Come previsto dall'IFRS 15 si fornisce la disaggregazione dei ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

Valori in migliaia di euro

Mercato geografico	Attività Infrastruttura	
	31.12.2020	31.12.2019
Nazionale	2.152.203	2.118.762
UE	422	571
Extra UE	13.006	10.429
Mercato geografico	2.165.631	2.129.761
Linee di prodotti/Tipologia di clienti		
Ricavi per servizi di costruzione	1.549.614	1.358.030
Canone di concessione L. 296/06	28.015	31.952
Integrazione Canone annuo art. 19 c. 9	515.248	671.000
Royalties per concessioni su Autostrade	13.902	15.692
Trasporti eccezionali	7.877	8.508
Pubblicità	4.947	5.161
Commesse estere	12.974	11.624
Altri ricavi	33.054	23.210
Totale Ricavi da contratti con i clienti	2.165.631	2.125.177
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	7.877	8.508
Servizi trasferiti nel corso del tempo	2.157.755	2.116.669
Totale Ricavi da contratti con i clienti	2.165.631	2.125.177
Totale Altri ricavi vendite e prestazioni	151.106	4.584
Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.316.737	2.129.761

Come previsto dall'IFRS 15 si specifica che la società non ha sostenuto costi di ottenimento o di esecuzione del contratto con il cliente. La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività derivanti da contratti con i clienti:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Crediti per contratti con i clienti inclusi nei "Crediti commerciali non correnti/correnti"	86.731	149.641	(62.910)
Crediti per contratti classificati nei "Diritti concessori correnti/non correnti"	3.303.596	3.245.141	58.455
Attività da contratto	112.672	98.035	14.637

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 del periodo 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:

Valori in migliaia di euro

31.12.2020	Attività da contratto
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	23.805
Altre variazioni	(9.168)
Totale Variazione	14.637

Informazioni sulle rimanenti obbligazioni di fare

La tabella seguente presenta i ricavi che si prevede di rilevare in futuro in relazione alle obbligazioni di fare non adempite (o parzialmente adempite) alla data del presente documento.

Valori in migliaia di euro

Denominazione	2021	2022	2023	2024	2025-2030	Totale
Nuove Opere e Manutenzioni Straordinarie	983	2.276	4.622	6.306	16.304	14.187
Manutenzione Ordinaria	675	673	671	0	0	2.019

Si segnala che tali obblighi di fare derivano dall'aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 e dei dati previsionali del Piano Economico Finanziario.

28 Altri proventi

Gli Altri ricavi, pari a 26.339 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:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Locazioni beni strumentali e pertinenze SS e AS	1.365	1.788	(423)
Penali attive	2.259	7.769	(5.509)
Rimborsi assicurativi	5.334	6.778	(1.444)
Riaddebito costi del personale	2.599	2.729	(131)
Proventi diversi	14.781	14.640	141
Totale	26.339	33.705	(7.366)

Le principali variazioni del periodo sono imputabili alle voci: (i) "Penali Attive", pari a 2.259 mila euro, che hanno subito un decremento di 5.509 mila euro, derivanti principalmente dall'applicazione nel corso del 2019 delle penali su ritardi nell'ultimazione lavori e (ii) "Rimborsi assicurativi", pari a 5.334 mila euro e che hanno subito un decremento di 1.444 mila euro.

29 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Materie prime di consumo	6.428	5.651	777
Carbolubrificanti e combustibili	5.190	5.481	(292)
Totale	11.618	11.133	485

La voce in esame accoglie i costi sostenuti per l'acquisto di materie prime e di consumo nonché i costi sostenuti per l'acquisto di carbolubrificanti e combustibili per un importo pari a 11.618 mila euro, che risulta in linea con l'esercizio precedente.

30 Costi per servizi

La voce, pari a 1.717.890 mila euro, è così dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Servizi propri			
Manutenzione ordinaria su beni propri e di terzi	10.876	12.703	(1.827)
Servizi di pulizia e di vigilanza	2.780	2.707	73
Servizi immobiliari e utenze	8.281	9.746	(1.465)
Assicurazioni	13.789	11.659	2.130
Altre spese	25.057	26.952	(1.895)
Consulenze tecniche e rimborsi spese	28	116	(88)
Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas	227.774	238.074	(10.299)
Lavori per opere sulla rete regionale	23.805	16.228	7.577
Oneri per contenzioso	(6.358)	13.284	(19.641)
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	1.411.859	1.250.218	161.641
Totale	1.717.890	1.581.686	136.204

La voce maggiormente significativa è rappresentata dai “Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale in gestione” ed è pari a 1.411.859 mila euro (di cui 9.708 mila euro relativi a lavori di competenza dell'ex FCG), che registra un incremento di 161.641 mila euro dovuto all'effetto netto:

- dei maggiori lavori di manutenzione straordinaria e nuove opere effettuati nell'esercizio su strade in gestione, pari a 286.656 mila euro;
- del mancato accantonamento al fondo rischi lavori nell'anno 2020 per effetto dell'aggiornamento di stima sui contenziosi lavori, che nel 2019 era stato pari a 133.457 mila euro;
- dei maggiori oneri, pari a 8.441 mila euro, derivanti dell'attualizzazione.

La voce “Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas”, che presenta un saldo di 227.774 mila euro, comprende i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture stradali e autostradali nella loro normale funzionalità e attengono alla manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, gli interventi di sicurezza e pulizia, la manutenzione della pavimentazione, lo sgombero neve, appaltati all'esterno, e presenta un decremento di 10.299 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La riduzione di tale tipologia di costi è principalmente dovuta ad un risparmio di costi per illuminazione gallerie e rete viaria.

La voce “Oneri per contenzioso”, pari a meno 6.358 mila euro, accoglie le spese legali, gli oneri per contenzioso non coperti dal Fondo e gli accantonamenti/rilasci di periodo del “Fondo rischi per Contenzioso”. La variazione in decremento pari a 19.641 mila euro, è riferibile principalmente alla variazione della stima del contenzioso rispetto a quella registrata nel precedente esercizio 2019, per effetto dell'evolversi dello stato dei contenziosi ancora in essere.

La voce “Lavori per opere sulla rete regionale” presenta un incremento di 7.577 mila euro, relativo ai maggiori costi sostenuti nell'anno 2020 per interventi sulla rete regionale.

31 Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019*	Variazione
Personale a ruolo			
Salari e stipendi	310.119	302.895	7.224
Oneri sociali	96.784	94.589	2.195
Altri costi personale a ruolo	6.097	7.667	(1.569)
TFR dirigenti	1.402	1.811	(408)
TFR quadri e impiegati	15.614	13.435	2.179
Personale Autonomo e Collaborazioni			
Salari e stipendi	56	89	(32)
Oneri sociali	1	4	(3)
Altri costi			
Altri costi del personale	1.637	2.154	(517)
Totale	431.711	422.642	9.069

* Gli importi del 2019 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione delle voci di costo

Nel corso del 2020 la voce “Costo del personale” registra complessivamente un incremento rispetto all'esercizio precedente di 9.069 mila euro, riferibile:

- all'aumento della forza media, che ha comportato un incremento di salari e stipendi per 7.224 mila euro e di oneri sociali per 2.195 mila euro;
- alla riduzione degli "altri costi del personale a ruolo", che è principalmente riferita al decremento del contenzioso giuslavoristico (2.672 mila euro);
- al decremento del costo del "Personale Autonomo e Collaborazioni", che è dovuto alla politica assunzionale e di stabilizzazione del personale a tempo determinato attuata già dall'esercizio 2019.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

Tipologia	2020	2019	Variazione
Dirigenti	156	151	5
Dipendenti	6.546	6.295	251
Totale	6.702	6.446	256

32 Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Canoni per concessioni e per beni immobili	449	523	(74)
Canoni noleggio macchinari, attrezzature, hardware e software	746	594	152
Noleggio autovetture di servizio e automezzi	1.179	3.305	(2.126)
Totale	2.374	4.422	(2.049)

Al 31 dicembre 2020 la voce ammonta a 2.374 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 5.000 euro), nonché i costi relativi ai pagamenti variabili non inclusi nella valutazione delle passività del *leasing*. La variazione in decremento di 2.049 mila euro è riferibile principalmente alla riduzione dei costi per noleggio di autovetture di servizio e automezzi, che sono stati oggetto di acquisto e quindi di rilevazione tra le immobilizzazioni materiali.

33 Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Altre imposte e tasse	2.307	6.072	(3.765)
Imposte e tasse	7.027	7.183	(157)
Perdite su crediti	20	-	20
Minusvalenze	1	6	(5)
Riattribuzione risultato di gestione Ex FCG	462	644	(182)
Altro	1.695	1.609	86
Totale	11.511	15.514	(4.003)

La voce registra una variazione netta in decremento di 4.003 mila euro dovuta principalmente alla riduzione per 3.765 mila euro di "Altre imposte e tasse", imputabile soprattutto alla rilevazione nel corso del precedente esercizio dell'imposta di registro per il deposito della sentenza Luxo, pari a 3.150 mila euro.

34 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	130.678	129.780	898
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	33.353	33.526	(174)
Totale	164.031	163.306	724

La voce pari a 164.031 mila euro include l'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a 130.678 mila euro, principalmente riferibile per 99.375 mila euro alla voce "Concessioni", il cui ammortamento è a quote costanti, in 16 anni, in base all'attuale durata delle convenzioni di concessione, l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali, pari a 33.353 mila euro, in lieve decremento rispetto al precedente esercizio.

35 Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce, al 31 dicembre 2020, registra un saldo di 23.577 mila euro, principalmente imputabile alle movimentazioni per accantonamenti del Fondo IFRS 9 per le voci crediti commerciali verso clienti terzi e infragruppo e per diritti finanziari concessori.

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Svalutaz. dei crediti compresi nell'attivo circolante	23.580	(9.994)	33.574
Svalutazione disponibilità liquide	(3)	18	(21)
Totale	23.577	(9.976)	33.553

Per il dettaglio delle voci che compongono il saldo si rimanda alla nota esplicativa 4.

36 Altri Proventi da partecipazioni

I proventi da partecipazioni al 31 dicembre 2020, pari a 910 mila euro, si riferiscono alla rivalutazione della partecipazione in Autostrade del Molise per 759 mila euro rilevata a seguito della definizione del piano finale di liquidazione, della partecipazione in Stretto di Messina per 151 mila euro rilevata al fine di adeguare il valore di carico superiore alla corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza della società. Lo scostamento dei proventi da partecipazioni, rispetto allo scorso esercizio, pari a 3.037 mila euro, si riferiscono principalmente alla quota di competenza dell'Anas, dei dividendi 2018 della società collegata Traforo del Monte Bianco (pari a 3.947 mila euro), distribuiti nel 2019 e non deliberati per la distribuzione nel 2020.

37 Altri Proventi finanziari

Il dettaglio degli Altri proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Interessi attivi su c/c bancari e postali	13	11	2
Interessi attivi da Canone Strada dei Parchi	29.321	32.666	(3.346)
Interessi attivi diversi	1.052	5.828	(4.777)
Altri proventi finanziari	270	399	(129)
Utili su cambi	0	206	(206)
Totale	30.655	39.111	(8.455)

La voce presenta un saldo di 30.655 mila euro, composto principalmente dagli interessi attivi di competenza del periodo, pari a 29.321 mila euro dovuti dalla società Strada dei Parchi per effetto della rateizzazione del prezzo della concessione. Il decremento, rispetto all'esercizio precedente, pari a 8.455 mila euro, è dovuto principalmente alla voce Interessi attivi diversi che registra una riduzione, pari a 4.777 mila euro, riferibile principalmente alla rilevazione degli interessi di cessione del credito IVA 2015 registrati nel corso del precedente esercizio.

La voce "Altri Proventi finanziari" include per 549 mila euro proventi finanziari riferibili all'ex Fondo Centrale di Garanzia: interessi maturati sulle rate delle società concessionarie di competenza dell'esercizio (234 mila euro) e interessi maturati nel periodo su certificati di deposito e sui c/c bancari (315 mila euro).

38 Oneri su partecipazioni

La voce presenta un saldo di 5.158 mila euro (30.703 mila euro al 31 dicembre 2019) e si riferisce principalmente all'adeguamento del valore della partecipazione posseduta in Anas International Enterprise S.p.A., a seguito del test di *impairment*, e in Autostrade del Lazio al fine di adeguare il valore di carico della stessa al relativo patrimonio netto contabile stimato al 31 dicembre 2020, come meglio dettagliato nella nota esplicativa 9, alla quale si rimanda.

39 Altri Oneri finanziari

Il dettaglio degli altri oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Interessi passivi su c/c bancari e postali	2.655	3.241	(586)
Altri interessi e oneri finanziari	3.724	13.302	(9.579)
Oneri finanziari verso altri	270	34.698	(34.428)
Interessi passivi da leasing	136	157	(20)
Perdite su cambi	2.286	103	2.183
Svalutazione altre attività finanziarie	166.558	6.942	159.616
Totale	175.629	58.443	117.186

Gli Altri oneri finanziari presentano un saldo di 175.629 mila euro con un incremento netto rispetto all'esercizio precedente, pari a 117.186 mila euro, principalmente quale effetto netto tra:

- la "Svalutazione Altre Attività finanziarie", pari 166.558 mila euro di cui 166.499 mila euro per l'adeguamento del Fondo Svalutazione crediti verso la società Strada dei Parchi, determinato per un importo pari alle perdite attese lungo tutta la vita del credito, come meglio dettagliato nella nota esplicativa 11 alla quale si rimanda;
- la riduzione della voce "Oneri finanziari verso altri", per 34.428 mila euro, che nel corso del precedente esercizio includeva 34.149 mila euro di oneri derivanti dall'attualizzazione del credito verso la società Strada dei Parchi, a seguito del differimento temporale del rimborso delle rate 2017 e 2018 al 2030 per effetto di quanto previsto all'art. 9-tricies semel del d.l. n. 123/2019;
- la riduzione della voce "Altri interessi e oneri finanziari", per 9.579 mila euro, relativi al minor accantonamento dell'esercizio, rispetto al 2019, al fondo rischi e oneri inerenti la gestione finanziaria per pagamento di interessi passivi da sentenze;
- l'incremento delle perdite su cambi per 2.183 mila euro, imputabili alla rilevazione degli effetti cambio sulle poste registrate in valuta Algerina e Qatarina.

Note al bilancio

40 Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

L'adozione del regime di consolidato consente ad Anas di compensare, ai fini IRES, la propria perdita fiscale con gli imponibili positivi trasferiti al consolidato dalle consolidate Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. e Anas International S.p.A..

Al 31.12.2020 Anas ha stimato una perdita fiscale ai fini IRES pari a 1.942.007 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" è pari ad 92 mila euro e tiene conto delle seguenti voci:

- Provento da Consolidamento fiscale QMU S.p.A.: 11 mila euro;
- Provento da Consolidamento fiscale A.I.E. S.p.A.: 81 mila euro;
- Rettifiche da Consolidamento fiscale 2019: negativi 189 mila euro;
- Rettifiche Accantonamento fondo rischi vertenze potenziali: 189 mila euro.

Rispetto al precedente esercizio tale voce registra un decremento pari ad 121 mila euro.

A seguito delle Sentenze di ottemperanza del Consiglio di Stato nn. 7392 e 7393 del 28 ottobre 2019 in cui veniva dichiarata l'inefficacia dell'atto di cessione delle partecipazioni in SITAF, Anas, in data 1° giugno 2020 ha presentato istanza di interpello all'Agenzia delle Entrate, al fine di ottenere conferma da parte dell'Amministrazione Finanziaria del perdurare, anche per l'esercizio 2019, del regime del consolidato fiscale. In data 16 novembre 2020 l'Agenzia delle Entrate si è espressa, ritenendo che il consolidato fiscale con SITAF (triennio 2018 - 2020) si sia interrotto sin dall'inizio del periodo d'imposta 2019, esercizio di pubblicazione delle predette sentenze.

In particolare, secondo l'Ufficio Finanziario, "Anas S.p.A. ha perso il requisito della partecipazione maggioritaria al capitale sociale di SITAF di cui all'articolo 120, comma 1, lettera a), del TUIR, perché, avendo le Pronunce di ottemperanza privato l'Atto di Cessione della sua idoneità a produrre effetti giuridici, deve intendersi immediatamente realizzata la retrocessione delle partecipazioni da Anas S.p.A. ai Soci Pubblici" e, dunque, "dal momento che le Sentenze di ottemperanza che hanno dichiarato l'inefficacia dell'Atto di cessione producono i loro effetti a partire dalla data della loro pubblicazione (avvenuta il 28 ottobre 2019), deve intendersi verificata, ex articolo 124 del TUIR, l'interruzione del consolidato fiscale facente capo ad Anas S.p.A. sin dall'inizio del periodo di imposta 2019 (i.e., periodo di imposta nel corso del quale è venuto meno il requisito del controllo rilevante)".

La fuoriuscita di SITAF dal consolidato fiscale a decorrere dal 01 Gennaio 2019 non ha prodotto rilevanti effetti fiscali, sulla consolidante Anas. Infatti, 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, commi 86 e 87, della legge 23 dicembre 2005 n. 266). Detta norma che stabilisce l'irrelevanza fiscale dei contributi in conto impianti e la deducibilità degli ammortamenti, consente ad Anas di chiudere sempre in perdita fiscale con conseguente trasferimento della medesima al regime di tassazione di gruppo.

Come già illustrato nel bilancio 2019, a seguito delle sentenze del Consiglio di Stato n. 7392/2019 e 7393/2019 in considerazione della assoluta unicità della fattispecie, Anas, a fronte del provento da consolidamento di SITAF S.p.A. per l'esercizio 2019 pari ad euro 10.367.438, ha effettuato un accantonamento a fondo rischi vertenze potenziali di pari importo, in attesa di esperire una formale procedura di interpello interpretativo ai sensi dell'art. 11, comma 1, lettera a) della legge 27 luglio 2000, n. 212, e ottenere conferma da parte dell'Agenzia delle Entrate delle considerazioni svolte in merito agli effetti delle Sentenze di ottemperanza sul Consolidato Fiscale.

A seguito della risposta del 16 novembre 2020 da parte dell'Agenzia delle Entrate all'istanza di interpello, è stato utilizzato il fondo rischi vertenze potenziale per l'intero accantonamento effettuato nell'esercizio 2019 non avendo alcun impatto economico nell'esercizio 2020.

L'adesione al regime di tassazione consolidata di gruppo è avvenuta nel periodo d'imposta 2014, per il triennio 2014-2016, includendo originariamente le seguenti controllate: Anas International Enterprise S.p.A. e Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.. Nel periodo d'imposta 2015, il regime di consolidato fiscale è stato esteso alla controllata SITAF S.p.A..

L'opzione di adesione al regime di consolidamento è stata tacitamente rinnovata ai sensi di quanto previsto dall'art. 117, comma 3, del TUIR anche per il triennio 2020-2022 per le società di prima adesione (Anas, Anas International Enterprise e Quadrilatero Marche-Umbria).

Per quanto riguarda l'uscita di SITAF dal perimetro di consolidamento, è stata trasmessa all'Agenzia delle Entrate la comunicazione d'interruzione della tassazione di gruppo, di cui all'art. 13 del decreto MEF del 01.03.2018 a decorrere dall'esercizio 2019, così come stabilito dall'Agenzia delle Entrate nella risposta all'interpello Anas n. 956-1021/2020 ricevuta in data 16 novembre 2020. Infine, si evidenzia che Anas ha predisposto il modello dichiarativo CNM 2020 (redditi 2019) escludendo SITAF dal perimetro di consolidamento.

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
IRAP			
IRES			
Imposte estere correnti			
Proventi da adesione cons. fiscale	97	(10.580)	10.677
Imposte differite e anticipate			
Imposte estere differite e anticipate			
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti			
Imposte accantonamenti e rilasci	(189)	10.367	(10.556)
Totale	(92)	(213)	121

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES nei due esercizi a confronto.

	31.12.2020		31.12.2019	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	(168.764)		(71.137)	
Totale imposta sul reddito	92		213	
Utile ante imposte	(168.856)		(71.350)	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)		24%		24%
Minori imposte				
Rigiro deduzioni manutenzioni ex art. 107 TUIR	224.295		218.701	
Proventi da consolidato fiscale	(97)		10.580	
Rivalutazione partecipazione	910			
Dividendi da partecipazioni			3.312	
Altre variazioni in diminuzione	3.909.782		3.723.588	
Totale	4.134.890		3.956.181	
Maggiori imposte				
Accantonamento ai fondi			178.154	
Valutazione partecipazioni ex art. 4 dm 8/06/11				
Svalutazione partecipazioni	5.158		211	
Svalutazione diritti concessori				
Spese manutenzione ex art. 107 TUIR	227.774		238.074	
Ammortamenti	2.745		2.363	
Imposte indeducibili	4.838		4.809	
Altre variazioni in aumento	2.121.133		1.775.523	
Totale	2.361.647		2.199.134	
Totale imponibile IRES	(1.942.007)		(1.828.183)	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-		-	
IRAP				
Imposte estere				
Differenza su stima imposte anni precedenti				
Totale fiscalità differita				
Proventi da consolidato fiscale	92		213	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	92		213	

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
AIE	IRES	81
SITAF	IRES	-
QMU	IRES	11
Totale provento da consolidamento		92
Rettifiche provento da consolidamento 2019	IRES	(189)
TOTALE PROVENTO POST RETTIFICHE		(97)

Si segnala che nel Consolidato Fiscale del Gruppo Anas non vi è stato trasferimento e compensazione di interessi passivi e risultati operativi lordi ai sensi di quanto previsto dall'art. 96, comma 14, del TUIR. Analogamente non vi sono stati trasferimenti di eccedenze di ACE ex. art. 6 del D.M. 14.03.2012.

A tale riguardo si informa che il Gruppo Anas con l'ultima dichiarazione di Consolidato Fiscale, cd. Modello CNM 2020 periodo d'imposta anno 2019, registrava una perdita complessiva di 5.582.227 mila euro.

41 Passività ed attività potenziali

Oltre a quanto già evidenziato nella Nota esplicativa 22 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, ma non si possono escludere, ad 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 la valutazione dell'onere futuro è pari a 441 milioni di euro (395 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

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 997 milioni di euro, e in base alle valutazioni acquisite è ipotizzabile un onere futuro pari a circa 432 milioni di euro (319 milioni di euro al 31 dicembre 2019).

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. Tali procedimenti sono adeguatamente riportati da Anas nel sistema "ICA Web".

1) Fra le attività potenziali si segnala che con sentenza 6495/2018 la Corte d'Appello di Roma ha annullato il lodo arbitrale n. 4/2014 che aveva definito la controversia tra AR.GI. S.c.p.a. e Anas relativa al contratto di affidamento al Contraente Generale per la realizzazione della strada statale Jonica, Megalotto –DG22.

Anas in esecuzione del lodo sopra citato, a seguito di apposita richiesta di AR.GI. S.c.p.a. e previo parere favorevole dell'Avvocatura Generale dello Stato, aveva corrisposto l'80% dell'importo complessivo del lodo dietro rilascio di apposita polizza fideiussoria che garantisse la restituzione delle somme percepite da AR.GI. S.c.p.a.

L'art.2 della citata polizza fideiussoria obbliga AR.GI. a "restituire le somme percepite entro 60 giorni dalla pubblicazione della prima sentenza (anche se non definitiva) che accolga l'impugnativa del lodo parziale e/o definitivo, rinunciando a qualunque eccezione al riguardo nonché ad avvalersi di strumenti cautelari finalizzati a paralizzare o posporre l'adempimento ed a prescindere dall'esito dell'eventuale ulteriore impugnativa proponibile dal Contraente".

In data 26 febbraio 2016 Anas ha altresì provveduto al pagamento del restante 20%, pari ad euro 9.802.557,25, a seguito di richiesta di AR.GI., dietro rinuncia di quest'ultima a titolo definitivo alle riserve iscritte successivamente al periodo oggetto di esame del lodo e impegno alla restituzione della predetta somma, oltre interessi al tasso legale nel frattempo maturati, entro 30 giorni dal passaggio in giudicato della sentenza che avesse accolto anche parzialmente l'impugnativa Anas del lodo parziale e/o lodo definitivo ed Astaldi, quale società controllante di AR.GI., aveva assunto l'impegno di restituire le somme, in caso di inadempimento di AR.GI..

Con l'annullamento del lodo n.4/2014 Anas è attualmente legittimata ad ottenere la restituzione delle somme corrisposte ad AR.GI. Al riguardo il Contraente Generale ha promosso il ricorso presso la Corte di Cassazione avverso la sentenza emessa dalla Corte di Appello di Roma, chiedendo nelle more di soprassedere all'escussione della polizza fideiussoria subordinatamente all'estensione della medesima polizza di garanzia della restituzione delle somme in esito alla sentenza della Suprema Corte di Cassazione.

In merito a tale proposta è stato richiesto motivato parere all'Avvocatura Generale dello Stato, la quale si è espressa con nota CDG 126545 del 05 marzo 2019 evidenziando "l'ineludibile esigenza che il prospettato differimento nell'esperienza delle iniziative recuperatorie di quanto corrisposto precedentemente sulla base del lodo annullato [...] trovi adeguata ragione giustificatrice nella ricorrenza di una garanzia globale per gli interessi di titolarità dell'Anas, che cioè riguardi il totale dell'importo a credito". Con il medesimo documento è stato altresì sottoposta all'attenzione di Anas "la possibilità di considerare l'esistenza di eventuali crediti maturati ovvero maturandi [...] che potrebbero essere apprezzati in termini funzionali alla definizione di idoneo dispositivo di garanzia per l'importo attualmente non garantito dall'istituto assicuratore".

Anas, anche al fine di ovviare al rischio di fallimento della società e al conseguente blocco dei cantieri in corso, accoglieva l'istanza e in data 29 novembre 2019 riceveva specifica appendice alla polizza n. IT-SUNB18534 da Chubb European Group S.E.

Attualmente, quindi, l'escussione è sospesa in attesa del giudizio di Cassazione.

2) Inoltre, sempre in ordine alle attività potenziali, è attualmente ancora pendente tra Anas e Co.me.ri. il contenzioso derivante dalla procedura arbitrale volta a definire la lite insorta nel corso dei "lavori di costruzione della E90 tratto S.S. n.106 Jonica – Cat. B – dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di pro-

lungamento della S.S. 280 "dei due mari" dallo svincolo di San Sinato allo svincolo di Germaneto".

Nel corso del procedimento in argomento veniva emesso il lodo parziale n. 5 in cui il Collegio si pronunciava, rigettando, due eccezioni pregiudiziali avanzate da Anas, una di rito (incompetenza arbitrale) e una di merito (infondatezza e inammissibilità dei quesiti arbitrali). Tale lodo veniva impugnato da Anas presso la Corte di Appello di Roma che con sentenza n. 7504/14 dichiarava l'inammissibilità dell'impugnazione ai sensi dell'art. 827 3° comma c.p.c. in quanto le eccezioni sollevate dovevano essere trattate – non definendo il merito della vertenza – soltanto con un'eventuale impugnazione del lodo definitivo. Avverso tale sentenza è stato presentato ricorso in Cassazione (R.G.1120/2015), attualmente ancora pendente (in attesa della fissazione d'udienza).

Successivamente, il Collegio arbitrale con il lodo definitivo n. 77/2013 riconosceva l'obbligo di Anas di corrispondere alla COMERI l'importo complessivo di 135.628 mila euro IVA inclusa. Tale somma è stata pagata in due *tranches*, rispettivamente pari all'80% e al 20%, previo rilascio – come nel caso di ARGI – di idonea polizza fideiussoria per l'80% dell'importo.

Detto lodo n. 77/2013 è stato impugnato da Anas dinanzi alla Corte di Appello di Roma, (R.G. 4625/2014 – Sez. IVA) e anche da parte di ATI Carchella - mandataria del raggruppamento (R.G.N. 7354/2014). I due procedimenti sono stati riuniti. Considerato che il giudizio in argomento verte su questioni giuridiche esattamente identiche a quelle che hanno caratterizzato la favorevole sentenza n. 6465/2018 della Corte di Appello di Roma che ha annullato il lodo arbitrale n. 4/2014 emesso nei confronti di Anas S.p.A. e AR.GI., qualora la sentenza dovesse annullare il lodo 77/2013, Anas potrebbe recuperare quanto pagato in forza di tale ultimo lodo. Si è attualmente in attesa dell'emissione della sentenza.

3) Con riferimento alle riserve lavori su strade di competenza Anas iscritte dai Contraenti Generali (C.G.), a causa del mutato quadro normativo relativo al codice dei contratti pubblici (D.L. n. 70 del 03.05.2011 convertito in Legge n. 106 del 12.07.2011), è stata esclusa per gli affidamenti a C.G. la possibilità di addivenire ad accordi bonari ex art. 240, e conseguentemente per quanto attiene le riserve iscritte dai Contraenti Generali le stesse risulteranno risolvibili solo a valle della definizione dei contenziosi giudiziali o alla chiusura dei lavori. Nelle more, e stante anche la particolare natura del Contraente Generale che, lungi dall'essere un mero esecutore dell'opera, assume il rischio economico dell'opera stessa, il grado di rischio associato a tali passività potenziali (riserve) può essere definito allo stato "remoto".

Gli elementi di stima sopra richiamati possono essere avvalorati anche in ragione dei recenti orientamenti espressi dall'ANAC che, a proposito dei Contraenti Generali, ha affermato, tra l'altro, l'infondatezza di richieste formulate per anomalo andamento, atteso il ruolo stesso del Contraente Generale. È comunque opportuno segnalare che, al 30 giugno 2020, la quasi totalità dei Contraenti Generali ha promosso azione giudiziale, pertanto i *petitum* e l'onere di soccombenza stimati sulle richieste sono già riflessi all'interno del Fondo rischi.

Al 31 dicembre 2020 solo il Contraente Generale "ATI C.M.C. - CONS.COOP.COSTRUZIONI (BOLOGNETTA)" risulta non aver ancora attivato un procedimento giudiziale. Applicando, in continuità con le stime operate nei precedenti esercizi, in via prudenziale la percentuale media di soccombenza, già utilizzata per la stima

del rischio aziendale relativo agli accordi bonari ex art. 240 (9,92% al 30 giugno 2020), si può ipotizzare, relativamente alle riserve iscritte dal C.G. per circa 75,4 milioni di euro, un onere futuro di circa 7,5 milioni di euro.

4) Per quanto attiene alle riserve iscritte dal Contraente Generale Val di Chienti S.c.p.A. nell'ambito dei lavori supervisionati dalla società controllata Quadrilatero Marche e Umbria, è attualmente pendente una posizione giudiziale. A fronte di riserve iscritte per circa 1.600 milioni di euro, nell'ambito del giudizio attualmente in corso, la CTU ha riconosciuto, come importo delle riserve, un potenziale onere di circa 16,5 milioni di euro.

5) Rispetto ai contenziosi con General Contractor, per i rilevanti effetti economici connessi a livello societario si segnala la recente favorevole sentenza n. 8741/2020, pubblicata il 17.06.2020 pronunciata dal Tribunale di Roma a conclusione del giudizio N.R.G. 36810/2016.

Il procedimento promosso dalla società SIS S.c.p.A., Contraente Generale per la progettazione e realizzazione dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria Macrolotto II, Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1° delle norme CNR/80 dal km 108+000 (Viadotto Calore) al km. 139+000 (Svincolo di Lauria Nord incluso)", ha ad oggetto n. 50 riserve iscritte nella contabilità dell'appalto.

Con la sentenza indicata, la Sez. Specializzata del Tribunale di Roma, ha rigettato integralmente la domanda attorea ad eccezione di una minima parte della riserva n. 21 (per 90 mila euro), condannando la società attrice al pagamento delle spese di giudizio per complessivi 290.000,00 euro, oltre Iva e Cpa e spese di CTU.

Oltre ai fondamentali approdi cui giunge la pronuncia in ordine agli istituti del *general contractor*, dell'onere probatorio gravante nei confronti dell'attore e della *mutatio libelli*, la sentenza offre spunti di riflessione anche sotto il profilo della condanna per lite temeraria ex art. 96 c.p.c. L'azione intentata da SIS, infatti, è stata riconosciuta sotto molteplici profili manifestamente in contrasto con le disposizioni contrattuali e gli Atti di Sottomissione e/o Perizie di Variante, ove avevano già trovato soddisfazione molte delle riserve coltivate in giudizio.

In data 30 luglio 2020 è stato proposto appello dinanzi alla Corte d'Appello di Roma, con N.R.G. 4334/2020, IIa sezione, con richiesta di parziale riforma della pronuncia (*petitum* pari ad euro 300 milioni e un livello di rischio "Remoto").

L'udienza di precisazione delle conclusioni è fissata all'08 marzo 2022.

6) L'impresa GRANDI LAVORI FINCOSIT, affidataria dei "lavori di ammodernamento e adeguamento dell'autostrada A3 al tipo A/A delle norme CNR/80 dal km 139+000 al km 148+000 - macro lotto 3°, parte 1°, ha agito per il riconoscimento di n. 32 riserve iscritte e confermate in occasione del Sal n. 37 del 30.06.2016 per lavori a tutto il 30.04.2016 oltre accessori.

Il contenzioso, affidato all'Avvocatura Generale dello Stato, ammonta a 387,60 milioni di euro, con un onere associato pari a 41,26 milioni di euro e un livello di rischio "probabile". Si precisa che l'onere indicato trova riferimento nella perizia depositata in data 29.1.2019. Con ordinanza del 17 dicembre 2019, il

Tribunale Civile di Roma, tuttavia, ha rimesso sul ruolo istruttorio la causa disponendo la rinnovazione della CTU.

In particolare, il Collegio giudicante ha ritenuto la precedente perizia “lacunosa sotto diversi profili” evidenziando come i periti precedentemente nominati: i) “non hanno proceduto, come invece era loro onere, ad esaminare i particolari oneri che gravavano sulla Grandi Lavori Fincosist S.p.A., quale contraente generale (...)”; ii) “avrebbero dovuto valutare se le perizie di variante fossero dovute a carenze del progetto esecutivo approntato dal contraente generale (...)”; iii) “non hanno, tra l’altro, valutato le conseguenze delle rinunce formulate dal contraente generale (...)”; iv) “si sono limitati a descrivere i danni subiti dal contraente generale, senza approfondire nella maniera dovute le cause dell’anomalo andamento (...)”.

In data 11 gennaio 2021, l’Avvocatura Generale dello Stato ha comunicato il deposito da parte dei periti dell’istanza di proroga dei termini per il deposito della bozza di consulenza tecnica.

Altri arbitrati

Allo stato non sussistono procedimenti arbitrari pendenti che coinvolgono Anas, ma sono pendenti davanti alle Autorità giudiziarie alcuni procedimenti di impugnazione dei lodi arbitrari emessi nei confronti della Società.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

In ordine alle attività e passività potenziali si segnalano i seguenti procedimenti:

1) Con atto di citazione notificato in data 05 luglio 2019 la società As.co.sa. chiamava in causa Anas e la Presidenza del Consiglio dei Ministri (PCM) per ottenere la “restitutio in integrum” ovvero un importo pari all’equivalente economico dell’opera realizzata nell’ambito dei lavori relativi alla costruzione della “Bretella stradale di collegamento tra l’asse mediano e l’asse di supporto delle Asi”, opera realizzata in forza della Legge n. 219/1981. Il petitum quantificato nell’atto di citazione è pari a circa 247 milioni di euro, come conseguenza della risoluzione per inadempimento della convenzione 11/81 disposta con sentenza 11464/2013 e confermata dalla Corte di Appello con sentenza 2996/2017.

2) Con atto di citazione del 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 S.p.A. e Autostrade Tech S.p.A.), 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.

3) Si segnala una richiesta di risarcimento danni avanzata da parte della Contraloria General de la Republica verso il Consorzio Itacol in Colombia, di cui Anas è capofila in quota al 66% attraverso la propria succursale estera. La pretesa risarcitoria avanzata per complessivi 3 milioni di euro afferisce al dissesto del Ponte Quebrada Blanca, di cui il Consorzio è il progettista. Poiché si è ancora in una fase di dibattimento sospeso, al momento si ritiene di poter classificare la passività come potenziale (possibile), con un eventuale onere a carico di Anas di circa 2 milioni di euro.

4) Nell’ambito del giudizio instaurato da Anas a seguito del mancato pagamento della società Strada dei Parchi, si rappresenta che attualmente sono pendenti i seguenti contenziosi, tutti incardinati dinanzi al Tribunale di Roma:

a) il contenzioso relativo alla rata 2015, avviato a seguito di un ricorso per decreto ingiuntivo, ottenuto da Anas e opposto da Strada dei Parchi (RG n. 63958/2016); nel corso di tale giudizio è stata sollevata la questione di legittimità costituzionale dell’art. 52-quinquies del d.l. n. 50/2017, convertito in legge n. 96/2017 (che, approvato in pendenza di causa, ha sospeso l’esigibilità delle rate per gli anni 2015 e 2016 prevedendone il versamento in tre rate a decorrere dal 31 marzo 2028, 2029 e 2030 in favore di Anas); la questione è stata dichiarata in parte inammissibile e in parte manifestamente infondata con sentenza della Corte Costituzionale 16 luglio 2019, n. 181. Da tale sentenza consegue la conferma della titolarità del credito di Anas delle rate del corrispettivo di concessione di cui all’art. 3, lettera c) della Convenzione stipulata il 18 novembre 2009 relativa alle autostrade A24 e A25. A seguito della pronuncia della Corte Costituzionale, Strada dei Parchi ha riassunto il giudizio, conclusosi con sentenza n. 14187 pubblicata in data 16.10.2020, con cui il Tribunale di Roma ha confermato la titolarità del credito in capo ad Anas per effetto del suddetto art. 52-quinquies del d.l. n. 50/2017, convertito in legge n. 96/2017, rigettando tuttavia la domanda di Anas volta ad ottenere la condanna condizionale di Strada dei Parchi, non sussistendo, allo stato, alcuna condotta inadempiente della Società, in ragione della sospensione dell’esigibilità delle rate per gli anni 2015 e 2016;

b) Il contenzioso relativo alla rata 2016 (RG n. 77217/2017), nel quale Strada dei Parchi ha chiesto il risarcimento dei danni per il preteso ammaloramento delle autostrade in concessione e l’estinzione del proprio debito per compensazione. Tale giudizio è stato riunito con altro giudizio avente RG n. 33007/2016, sempre relativo alla pretesa di risarcimento dei danni vantati da SdP verso il MIT e Anas. I due giudizi riuniti si sono conclusi con sentenza n. 16036 pubblicata in data 16.11.2020, con cui il Tribunale di Roma ha rigettato tutte le domande risarcitorie di Strada dei Parchi, condannandola alla rifusione delle spese di lite. Con atto di citazione notificato in data 17.12.2020, Strada dei Parchi ha proposto appello avverso la suddetta sentenza censurandola nella parte in cui ha accolto l’eccezione preliminare sollevata da Anas, secondo cui le domande risarcitorie sarebbero state già in primo grado precluse dalle clausole contenute negli accordi inter partes del 18.11.2009 e del 6.10.2014 aventi contenuto transattivo;

c) il contenzioso relativo alle rate 2017 e 2018, che ha avuto origine dal relativo decreto ingiuntivo ottenuto da Anas e opposto da Strada dei Parchi (RG n. 75938/2019). Anche tali due rate sono state

oggetto di un intervento del legislatore che, con l'art. 9 tricies semel del d.l. n. 123/2019, convertito in legge n. 156/2019, ha disposto la sospensione dell'obbligo di SdP di pagare le rate 2017 e 2018 del corrispettivo della concessione, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione. Con ordinanza del 12.11.2020, il giudice ha concesso la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo opposto, ai sensi dell'art. 648 c.p.c., limitatamente all'importo di euro 29.050.321,30 oltre interessi convenzionali, riconoscendo dovuti gli importi fatturati a titolo di canone concessorio (rate 2017 e 2018) e relative integrazioni, nonché la decima rata del debito verso l'ex Fondo Centrale di Garanzia, concedendo i termini ex art. 183 co. 6 c.p.c. e rinviando all'udienza del 24.02.2021 per ammissione dei mezzi istruttori;

d) Il giudizio cautelare, instaurato con ricorso ex art.700 c.p.c. da Strada dei Parchi contro Anas per ottenere in via cautelare la sospensione dell'obbligo di pagamento della rata 2019 (R.G. 15785/2020), conclusosi con ordinanza del 2.09.2020, pronunciata all'esito del giudizio di reclamo (RG 40294/2020), che ha rigettato la domanda condannando Strada dei Parchi alla rifusione delle spese di lite;

e) Il conseguente procedimento monitorio RG 47339/2020 promosso da Anas dinanzi al Tribunale di Roma volto ad ottenere il pagamento della rata 2019, culminato con l'emissione del decreto ingiuntivo n. 16723/2020, opposto da Strada dei Parchi con atto di citazione notificato in data 27.11.2020. L'udienza di citazione è fissata il 5 maggio 2021.

5) Quanto ai contenziosi relativi ad appalti di lavori tradizionali, si segnala il procedimento pendente dinanzi al Tribunale Civile di Roma, n.r.g. 20429/2017, tra Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. ed Anas S.p.A. L'appaltatore, a cui Anas ha affidato i "lavori di costruzione della variante all'abitato di Palizzi della SS. 106 Jonica, dal km 49+485 al 51+750", ha agito in giudizio per il riconoscimento della riserva n. 1, avente ad oggetto l'anomalo andamento determinato dal presunto ritardo nella consegna delle aree di cantiere. Il giudizio è stato affidato all'Avvocatura Generale dello Stato. Nel corso del giudizio (provvedimento del 06 agosto 2018) l'Impresa è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria. Il contenzioso pur riportando un *petitum* di 3,57 milioni di euro, presenta un onere associato pari ad 420 mila euro, con un livello di rischio "possibile", stante il recente deposito della CTU che ha notevolmente ridotto la quantificazione monetaria richiesta dall'Impresa. L'udienza di precisazione delle conclusioni è fissata al 20 aprile 2021.

6) Il contenzioso civile verso Vidoni S.p.A. e Consorzio Stabile Grecale ha ad oggetto la richiesta di riconoscimento delle riserve iscritte nei lavori di adeguamento S.S. 534 come Raccordo Autostradale Megalotto 4 collegamento autostrada A3 (svincolo Firmo) S.S. Jonica (svincolo Sibari) per un *petitum* di 83,1 milioni di euro e con un onere associato pari a 16,2 milioni di euro. Il giudizio pende dinanzi al Tribunale Civile di Roma, N.R.G. 31081/2016. L'onere suddetto viene confermato anche alla luce del recente deposito della consulenza tecnica d'ufficio, nella quale il perito pur riconoscendo la legittimità della risoluzione contrattuale di Anas, per l'abbandono del cantiere, afferma che l'ATI avrebbe avuto diritto in precedenza ad una proroga del tempo contrattuale maggiore di quella concessa da Anas, per cause non riconducibili (perlomeno interamente) alla stessa ATI. Si segnala che in corso del giudizio si è perfezionata una transazione tombale con Clifton 2 S.r.l.,

assuntore della posizione processuale del Fall.to Vidoni; pertanto il giudizio prosegue soltanto nei confronti del Consorzio Stabile Grecale e delle terze parti chiamate.

Tra le principali posizioni per le quali potrebbero sopravvenire attività ulteriori rispetto a quanto indicato nel sistema informatico "ICA Web", si segnala la definizione transattiva dell'intero contenzioso, giudiziale e stragiudiziale, pendente tra Anas ed il gruppo Coop (Coop/Hera e CIR in Amministrazione Straordinaria). La determina a contrarre relativa alla transazione è stata sottoscritta dall'A.D. di Anas in data 19 maggio 2020 nonché trasmessa al gruppo Coop a mezzo pec in data 10 giugno 2020. La transazione ha già ricevuto parere favorevole da parte del Comitato di Sorveglianza del gruppo Coop, i cui Commissari sono attualmente in attesa di formale autorizzazione a firmare da parte del Ministero. In base a quanto stabilito, Anas incasserà un importo complessivo di circa 5 milioni di euro, di cui circa 3,7 milioni di euro versati immediatamente, mentre per gli ulteriori 1,25 milioni di euro circa Anas verrà ammessa al passivo della procedura concorsuale e successivamente liquidata dai Commissari Straordinari del Gruppo Coop in sede di riparto finale.

In data 6 aprile 2020, l'avvocatura Generale ha reso il parere positivo in merito alla definizione transattiva dei contenziosi pendenti tra Anas e Telecom relativi alla "determinazione dei canoni e dei corrispettivi dovuti per le concessioni e le autorizzazioni per la posa e l'attraversamento delle infrastrutture viarie di rete e dei cavi telefonici, gli adeguamenti degli stessi e i provvedimenti riguardanti il rilascio di autorizzazioni". In base a tale accordo, a fronte della rinuncia da parte di Telecom ai contenziosi instaurati e della rideterminazione da parte di Anas dei canoni e corrispettivi dovuti, Telecom ha versato ad Anas, entro il 31 agosto 2020, l'importo di 1,9 milioni di euro. Contestualmente all'accordo, Anas e Telecom hanno convenuto di sottoscrivere una Convenzione Generale disciplinante le condizioni tecniche ed economiche in materia di installazione di impianti di telecomunicazione su tutta la rete Anas. In data 29 luglio 2020 Telecom ed Anas hanno sottoscritto i predetti atti, rendendo efficace sia la transazione che la nuova Convenzione.

In data 12 marzo 2020 è stato perfezionato l'accordo transattivo con la società Acquedotto del Fiora S.p.A. per la definizione del giudizio instaurato innanzi al Tribunale di Grosseto (RG985/2015) per il riconoscimento dei costi sostenuti da Anas nell'ambito di un appalto lungo la SS E78 per il ritardato spostamento delle interferenze da parte dell'Acquedotto. In esecuzione di tale accordo, Anas ha ricevuto a titolo risarcitorio l'importo onnicomprensivo di 1,9 milioni di euro.

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 ad oggetto l'impugnazione dell'Ordine di Recupero - adottato dal MIT, con Atto n. 9588 del 10.06.2020 - delle somme ritenute indebitamente erogate dal MIT in favore di Anas, relativamente all'appalto affidato da Anas all'Impresa Aleandri S.p.A. riguardante l'intervento denominato "SS. 96 - Lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compresa la Variante di Palo del Colle - cod. SIPONREM 2123-1 - CUP F91B05000390006", per un importo di 28,60 milioni di euro. Il contenzioso pur essendo attivo, si riferisce ad un provvedimento (la revoca del finanziamento, appunto) che potenzialmente potrebbe creare una passività. Il giudizio è attualmente in primo grado e si è in attesa dell'esito dell'ultima udienza in camera di consiglio, tenutasi il 24 febbraio 2021.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Allo stato non sussistono procedimenti che coinvolgono Anas pendenti dinnanzi alle autorità nazionali e comunitarie.

42 Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 698 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, diversi dalla revisione legale.

43 Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

Valori in migliaia di euro

	2020	2019	Variazione
Amministratori*	217	215	2
Sindaci	77	110	(33)
Totale	294	325	(31)

* Comprende tutti i compensi spettanti per le cariche di Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione

44 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2019 dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Conto Economico

Valori in euro

	Note	2019	2018(*)
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	25	173.644.017	164.904.344
Altri proventi	26	13.612.532	15.224.719
Totale ricavi		187.256.549	180.129.063
Costo del personale	27	(63.053.941)	(73.568.558)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	28	(14.927.438)	(29.303.791)
Costi per servizi	29	(144.320.921)	(104.479.553)
Costi per godimento beni di terzi	30	(3.957.340)	(4.689.800)
Altri costi operativi	31	(39.028.342)	(25.214.408)
Costi per lavori interni capitalizzati	32	1.592.916	238.002
Totale costi		(263.695.066)	(237.018.108)
Ammortamenti	33	(24.515.949)	(24.452.824)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	34	(1.416.501)	(15.769.858)
Risultato operativo		(102.370.967)	(97.111.727)
Proventi da partecipazioni	35	137.405.991	141.543.879
Altri proventi finanziari	35	180.590.274	165.026.180
Oneri su partecipazioni	36	(409.120)	(127.404.582)
Altri oneri finanziari	36	(141.747.660)	(148.355.949)
Totale proventi e oneri finanziari		175.839.485	30.809.528
Risultato prima delle imposte		73.468.518	(66.302.199)
Imposte sul reddito	37	153.204.353	128.699.776
Risultato del periodo delle attività continuative		226.672.871	62.397.577
Risultato netto d'esercizio		226.672.871	62.397.577

* La Società ha applicato l'IFRS16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Situazione patrimoniale - finanziaria

Valori in euro

	Note	31.12.2019	31.12.2018(*)
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	6	47.938.264	47.728.199
Investimenti immobiliari	7	447.005.704	446.432.934
Attività immateriali	8	40.404.665	55.381.616
Attività per imposte anticipate	9	182.436.348	190.566.943
Partecipazioni	10	38.099.497.753	38.071.710.940
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	11	6.083.744.791	5.996.635.139
Crediti commerciali non correnti	14	4.159.204	5.797.404
Altre attività non correnti	12	25.877.644	33.807.518
Totale Attività non correnti		44.931.064.373	44.848.060.693
Rimanenze	13	377.387.565	390.256.375
Crediti commerciali correnti	14	153.799.937	104.325.959
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	11	3.428.890.772	2.368.162.896
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15	340.657.747	294.260.996
Crediti tributari	16	83.742.642	83.929.942
Altre attività correnti	12	571.689.98	653.318.313
Totale Attività correnti		4.956.168.571	3.894.254.481
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	17		22.395.159
Totale Attività		49.887.232.944	48.764.710.333
Patrimonio netto			
Capitale sociale	18	39.204.173.802	39.204.173.802
Riserve	18	53.473.021	50.353.142
Riserve di valutazione	18	112.825	367.959
Utili (Perdite) portati a nuovo	18	374.612.026	315.334.328
Utili (Perdite) d'esercizio	18	226.672.871	62.397.577
Totale Patrimonio Netto		39.859.044.545	39.632.626.808
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	19	5.611.065.583	5.771.692.939
TFR e altri benefici ai dipendenti	20	7.748.976	8.867.650
Fondi rischi e oneri	21	150.959.192	159.628.552
Passività per imposte differite	9	159.695.900	260.220.508
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	22	2.769.448	1.367.876
Altre passività non correnti	23	33.922.328	167.317.142
Totale Passività non correnti		5.966.161.427	6.369.094.667
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	19	2.952.607.703	1.682.393.141
Debiti commerciali correnti	24	162.155.659	112.540.074
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	22	340.935.917	252.473.658
Altre passività correnti	23	606.327.693	715.581.985
Totale Passività correnti		4.062.026.972	2.762.988.858
Totale Passività		10.028.188.399	9.132.083.525
Totale Patrimonio Netto e Passività		49.887.232.944	48.764.710.333

* La Società ha applicato l'IFRS16 al 1° gennaio 2019. Sulla base del metodo di transizione adottato, le informazioni comparative non sono state rideterminate.

Note al bilancio

45 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

	2020	2019
Benefici a breve termine	2.804	2.113
Benefici successivi al rapporto di lavoro	255	221
Altri benefici a lungo termine	0	0
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	269	823
Totale	3.328	3.157

Nel periodo 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.

Di 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	31.12.2020					2020	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Quadrilatero Marche Umbria	63.995	130.628				6	2.037
Stretto di Messina in liquidazione	108						345
Anas International Enterprise	4.612	2.560				5.540	637
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	7	16					8
Anas Concessioni Autostradali S.p.A.	15						14
Imprese collegate							
Sitaf - Società Italiana per il Traforo del Frejus	94.785	121					2.736
Autostrade del Lazio	310						105
Concessioni Autostradali Venete	28.051	12					12.016
Concessioni Autostradali Lombarde	59						3
Autostrada del Molise in liquidazione	783						
Autostrada Asti Cuneo	505						1.353
Controllanti							
Ferrovie dello Stato Spa	1	55				262	
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti							
Rete Ferroviaria Italiana	22	8.461				8.473	2
Ferrovienord S.P.A.		5					
Grandi Stazioni			8.138			1.525	
Altre parti correlate							
Società controllate dal MEF	17.066	10.141				39.010	13.077
Totale	210.319	151.998	8.138	0	0	54.814	32.333

Rapporti finanziari

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2020				2020	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Anas International Enterprise			26.100			
Imprese collegate						
Concessioni Autostradali Venete		4.566			270	
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Grandi Stazioni		7.934			19	
Altre parti correlate						
Società controllate dal MEF			8.000			
Totale	0	12.499	34.100	0	289	0

46 Garanzie e impegni

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 59.344 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- 14.012 mila euro alle fidejussioni rilasciate per le commesse estere in Algeria, di cui 13.446 rilasciata dalla banca algerina BADR e contro garantite da Monte Paschi di Siena a favore dell'ANA (AGENCE Nationale des Autoroutes);
- 8.000 mila euro alla fideiussione rilasciata da Anas a ENEL S.p.A. come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati ad Enel dall'esecuzione di lavori;
- 10.036 mila euro alle fidejussioni rilasciate in riferimento alle commesse estere di Anas in Libia (1.506 mila euro), in Qatar (8.126 mila euro) e in India (404 mila euro);
- 26.100 mila euro alle fidejussioni rilasciate da Anas ad AIE in riferimento alla commessa in Russia.

Si evidenzia inoltre che Anas:

- in data 12 marzo 2021, ha prorogato a livello temporale il supporto economico-finanziario alla società AIE S.p.A. già previsto nella precedente comfort letter del 18 giugno 2019 (residuo di circa 3,5 milioni di euro);
- in data 24 marzo 2021, ha manifestato la propria disponibilità, in proporzione alla propria quota di partecipazione (31,746%), a supportare la società Sitaf S.p.A. in relazione all'adempimento delle proprie obbligazioni, con riferimento all'esercizio 2020 e validità fino al 31 dicembre 2021, e comunque a copertura di un importo massimo di 15,9 milioni di euro.

Con riferimento ai contratti stipulati dalla Direzione Generale e in corso al 31 dicembre 2020 l'ammontare delle garanzie ricevute è pari a circa 1,3 miliardi di euro.

47 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 2020.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento al 2020:

Valori in migliaia di euro

Contributi incassati		
Soggetto erogante	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.444.722	Contributi c/Impianti
Enti Locali	117.606	Contributi c/Impianti
Enti locali - UE (Programmi POR)	24.549	Contributi c/Impianti
Contabilità speciale Emergenza Sardegna	22.132	Contributi c/Impianti
Commissario straordinario Polcevera	808	Contributo c/Esercizio per riaddebito prestazioni
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	55.910	Contributi c/Impianti
Totale contributi incassati	1.665.725	

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 126 della Legge 124/2017 con riferimento all'anno 2020:

Valori in migliaia di euro

Contributi erogati		
Beneficiario	Importo	Causale
Società concessionarie autostradali	22.361	Convenzione di concessione
Province	128	Convenzioni
Regioni	17.877	
Società per Cornigliano	1.354	Convenzioni
Quote associative	255	
Totale contributi erogati	41.975	

48 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Decreto Cortina 2026

Il Decreto Interministeriale 564 del 7.12.2020 "Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026", registrato alla Corte dei Conti l'11 gennaio 2021 - reg. n. 219, e pubblicato in G.U. n. 26 del 1.2.2021 prevede, per gli interventi di competenza Anas, l'assegnazione di un contributo di 630 milioni.

Adeguamento della durata della Convezione di Concessione ANAS-MIT ai sensi dell'art. 1, commi 1018 e 1019, della l. n. 296/2006

A seguito della nota del 22 febbraio 2021 del Capo del Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 5 marzo 2021, si è riunito il Tavolo Tecnico finalizzato a dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e s.m.i. e, a procedere con tutti gli approfondimenti necessari per la valutazione congiunta delle tematiche tecniche, finanziarie e giuridiche poste dal tema dell'adeguamento della durata della concessione ANAS-MIT. Le analisi svolte dal Tavolo Tecnico hanno stabilito di: (i) approfondire tutte le soluzioni percorribili allo scopo di individuare lo schema giuridico-operativo più adeguato e funzionale al perseguimento dell'interesse pubblico, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, onde verificare la perdurante operatività del meccanismo previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, legge n. 296/2006 e s.m.i., ove del caso anche rivolgendo un apposito quesito alle istituzioni comunitarie competenti, e (ii) aggiornare la riunione per la prosecuzione dei lavori alla presenza anche di rappresentanti del MEF e di FS. Anas. In considerazione della centralità degli esiti di tale Tavolo Tecnico, si auspica la chiusura dei lavori nell'anno 2021.

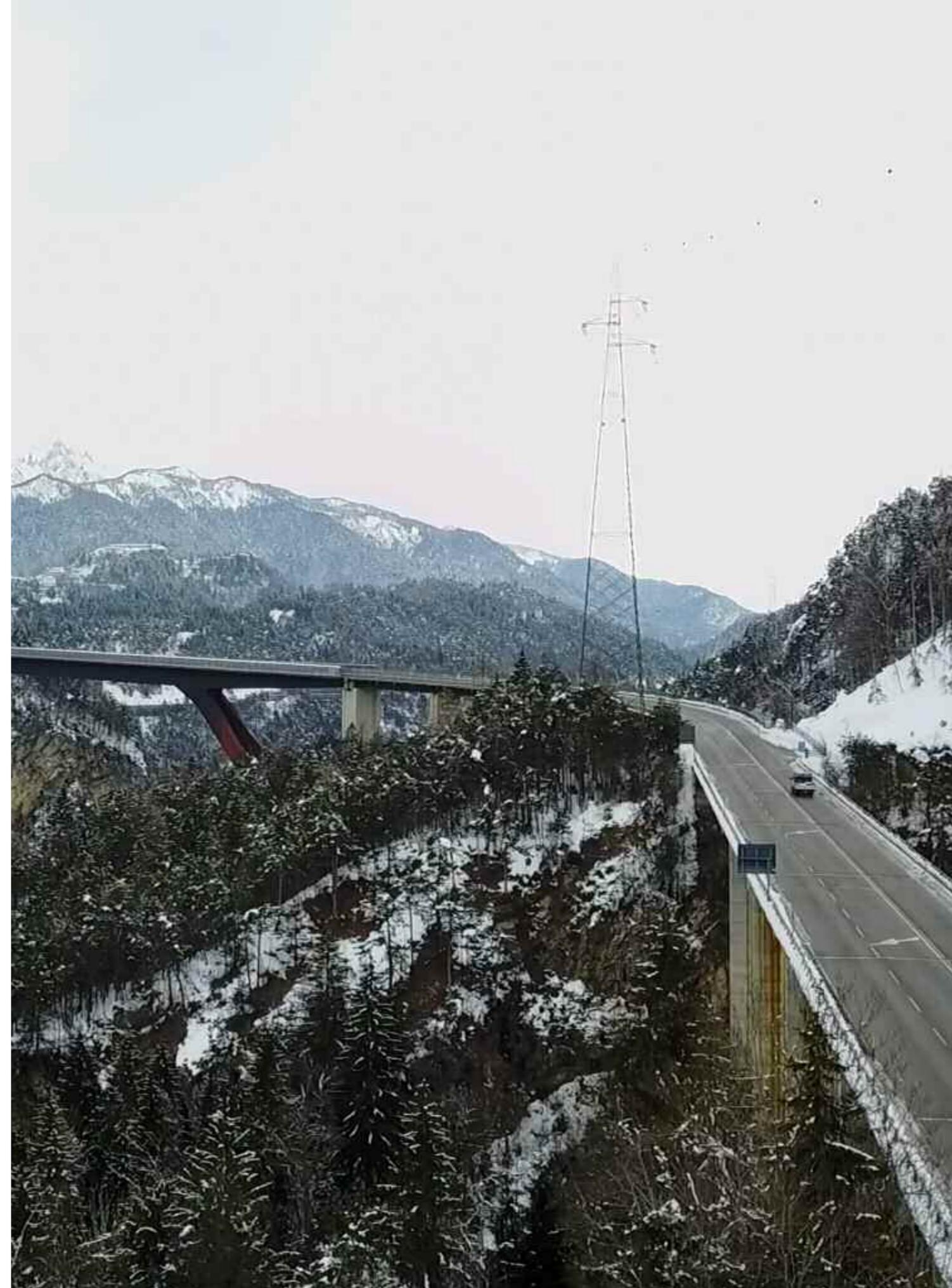
49 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2020, evidenzia una perdita di 168.764.091 euro, che si propone di portare a nuovo.

Responsabile Amministrazione,
Bilancio e Fiscale e Dirigente Preposto
Carmela Tagliarini

Direttore Amministrazione, Finanza,
Pianificazione e Controllo
Antonio De Sanctis

Amministratore Delegato
e Direttore Generale
Massimo Simonini

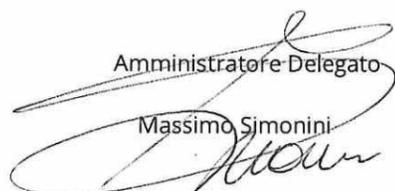


ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI ANAS S.P.A. AL 31 DICEMBRE 2020

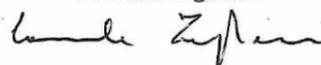
1. I sottoscritti Massimo Simonini e Carmela Tagliarini, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Anas S.p.A., tenuto conto di quanto previsto dall'art.24.6 dello Statuto sociale di Anas S.p.A., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche 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 2020.
2. Le procedure amministrativo-contabili e le prassi operative consolidate in essere, pur suscettibili di necessari aggiornamenti finalizzati a recepire i cambiamenti intervenuti nella struttura organizzativa, hanno supportato il sistema di controllo interno amministrativo-contabile complessivamente in maniera adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla legge 262/05 alla figura del Dirigente Preposto, considerato il quadro normativo di riferimento e la sua complessità.
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.

20 marzo 2021

Amministratore Delegato
Massimo Simonini



Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari
Carmela Tagliarini



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI
SENSI DELL'ART.2429, II COMMA, DEL CODICE CIVILE SUL PROGETTO DI
BILANCIO DELLA SOCIETA' ANAS S.P.A. RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO
AL 31 DICEMBRE 2020

Signor Azionista Unico,

con la presente Relazione il Collegio Sindacale di ANAS spa,
nominato con delibera dell'assemblea ordinaria degli azionisti in
data 1/8/2019, riferisce in merito all'attività di vigilanza svolta
nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 in adempimento dei propri
doveri e sui risultati dell'esercizio sociale come previsto
dall'articolo 2429, 2° comma, del codice civile.

ATTIVITA' DI VIGILANZA

Nel corso dell'esercizio 2020 questo 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, seguendo,

DB

Anas S.p.A. - Società con Socio Unico
Sede Legale
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma
T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224 - F [+39] 06 4454956 - [+39] 4454948 - [+39] 06 44700852 Pec
anas@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it
Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587

1

nell'espletamento delle sue attività, le norme ed i principi di comportamento emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare, nell'esercizio dell'attività di vigilanza, il Collegio, nel corso del 2020 e nei primi mesi del 2021:

- a. ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. A tal fine, si è riunito complessivamente 20 volte (dal 1/1/2020 al 29/3/2021);
- b. ha partecipato a tutte le 16 riunioni consiliari tenutesi nel corso del 2020, all'Assemblea dei Soci del 30 aprile 2020 ed a tutte le 4 riunioni consiliari tenutesi nel 2021. Tutte le riunioni si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento;
- c. ha incontrato, in data in data 29.1.2020, l'Organismo di Vigilanza e preso visione delle relative relazioni semestrali del 23.7.2020 e del 16.2.2021, portate all'attenzione del

AB

Consiglio di Amministrazione nelle riunioni del 30.7.2020 e del 22.2.2021. Il continuo scambio di informazioni, anche informale, tra Collegio Sindacale ed Organismo di Vigilanza è risultato assai proficuo in termini di controlli ed approfondimenti;

- d. ha incontrato il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e Trasparenza - RPCT (verifiche del 3.7.2020, 8.9.2020, 5.10.2020 e 17.11.2020). Nel corso della verifica del 3.7.2020 il Collegio ha conferito al RPCT l'incarico di effettuare delle verifiche sull'assunzione del Direttore ICT, al fine di valutare la sussistenza dei profili incompatibilità di cui all'art. 53, comma 16 ter, del D. Lgs. n. 165/2001 (c.d. *pantouflage*). A seguito dell'attività svolta il responsabile di funzione ha riferito al Collegio (verifica del 17.11.2020) che non sussistevano, in capo al Direttore ICT, i profili di incompatibilità dettati dalla norma sopracitata;
- e. ha incontrato, nella verifica del 7.5.2020 e nella verifica del 17.11.2020, il Direttore Tutela Aziendale e Chief Risk

AB

Officer ed il Direttore Risorse Umane e Organizzazione, con i quali sono state discusse ed approfondite le attività poste in essere dalla Società in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro ai sensi del D.Lgs. n. 81/08 anche alla luce dell'emergenza sanitaria "Sars Cov 2", nonché tutte le iniziative intraprese dalla Società al fine di gestire e contrastare la diffusione del virus in ambito aziendale;

- f. ha incontrato, nelle verifiche del 5.6.2020 e del 9.12.2020 il Dirigente preposto, con il quale ha esaminato le relazioni, al 30.6.2019, al 31.12.2019 ed al 30.6.2020, sulle modalità di impegno e di utilizzo delle risorse dell'Ex Fondo Centrale di Garanzia nonché sui rapporti in essere con le società concessionarie ai fini di quanto previsto dal punto 6 - parte 1 della Direttiva interministeriale emanata ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della L. 296/2006;
- g. ha ricevuto dall'Amministratore Delegato, nel corso dei Consigli di amministrazione, l'informativa sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione

AB

secondo quanto previsto dall'art.2381, comma 5, del codice civile;

- h. ha incontrato più volte (verifiche del 7.5.2020, 5.6.2020, 17.11.2020, 9.12.2020 e 21.1.2021) l'Amministratore Delegato con il quale sono state discusse alcune delle problematiche riscontrate dal Collegio nel corso della propria attività. Peraltro, nel corso della verifica del 5.6.2020, il Collegio ha evidenziato all'Amministratore Delegato la necessità di far effettuare una valutazione, da parte di un terzo indipendente e qualificato, sull'idoneità dell'attuale assetto organizzativo, amministrativo-contabile e del sistema di controllo interno volto a garantire il corretto funzionamento e la corretta rilevazione dei fatti della Società, nonché una verifica della concreta attuazione dell'assetto medesimo e del sistema di controllo interno, in termini di valutazione, qualitativa e quantitativa, della dirigenza e delle risorse facenti capo a ciascuna funzione. Nel corso della verifica del 17.11.2020 l'Amministratore Delegato (unitamente alla DRUO) ha

AB

rapresentato che la Società ha posto in essere un'attività, per ora svolta solo internamente e non tramite l'ausilio di un professionista esterno, preliminare rispetto alla richiesta del Collegio e volta ad ottenere una specifica valutazione della dirigenza e delle risorse facenti capo a ciascuna funzione, nonché del dimensionamento delle Direzioni di line. La suddetta richiesta è stata reiterata dal Collegio nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 22.2.2021, nonché nel corso della verifica di Collegio dell'11.3.2021. La Società ha comunicato che procederà, nel corso del 2021, ad effettuare la valutazione richiesta;

- i. ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche attraverso la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni. Al riguardo si evidenzia che la Società nel corso del 2020 ha proceduto, in virtù della carenza di risorse evidenziata dalla struttura Direzione Operation e Coordinamento Territoriale (DOCT), ad

AB
-

assumere ulteriore personale. In particolare la Società ha provveduto ad avvalersi di ulteriori risorse (circa 50 Ingegneri) preposti allo svolgimento delle ispezioni sulle infrastrutture. Nel corso della riunione del 9.12.2020, il Direttore della DOCT ha, tuttavia, evidenziato che, il sempre maggiore numero di opere d'arte affidate al controllo di ANAS e l'approvazione delle nuove Linee Guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (per la sicurezza ed il monitoraggio dei ponti), renderà necessaria l'assunzione di ulteriore personale specializzato. A tal proposito il Collegio ha sottolineato la necessità di pianificare per tempo tali assunzioni, rappresentando tale fabbisogno di risorse in maniera idonea e nelle sedi opportune. Il Collegio ha da ultimo incontrato la responsabile della DRUO (verifica del 11.3.2021) la quale ha confermato l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile, pure in presenza in taluni casi di un sottodimensionamento (che tuttavia non compromette l'ordinario svolgimento dell'attività). In

AB

riferimento all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, il Dirigente Preposto nella verifica dell'11.3.2021 ha presentato la propria relazione assicurando che, con riferimento all'esercizio 2020, le procedure amministrativo-contabili e le prassi operative consolidate in essere, pur suscettibili di ulteriori affinamenti ed aggiornamenti, hanno supportato il sistema di controllo interno amministrativo-contabile in maniera complessivamente adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla legge;

j. in più occasioni (verifica del 5.10.2020, del 4.2.2021, del 11.3.2021 e del 29.3.2021) ha incontrato la Società incaricata della revisione legale dei conti (EY S.p.A.) per il consueto scambio di informazioni e per aggiornamenti sulle problematiche del bilancio 2020. Ha verificato l'indipendenza della suddetta società di revisione, anche tenuto conto della specifica attestazione dalla medesima rilasciata in data 29.3.2021;



k. nelle verifiche del 16.1.2020, 7.5.2020, 5.6.2020, 17.11.2020, 9.12.2020, 4.2.2021 e 18.2.2021, ha incontrato l'Internal Auditing ed esaminato le relazioni sugli esiti dell'attività di controllo trasmesse al Collegio. Si evidenzia che dall'esame dei documenti ricevuti dall'Internal Auditing è in alcuni casi emersa la necessità di un incontro del Collegio anche con le relative strutture per i dovuti approfondimenti;

l. con riferimento ai rilievi riscontrati dall'Internal Auditing, si ricorda che il Collegio, nella verifica del 28.11.2019, aveva analizzato con i responsabili delle relative strutture il report relativo alla "Sorveglianza e manutenzione dei ponti e viadotti" rilasciato il 7.10.2019. Da tale report erano emerse due importanti carenze: 1) nel numero e nelle qualifiche del personale deputato ai controlli della rete stradale; 2) nel sistema procedurale. Tali problematiche, data l'estrema delicatezza, erano state discusse immediatamente dal Collegio Sindacale con le strutture competenti nel corso della citata verifica del 28.11.2019 e con l'Internal Auditing nel corso



delle verifiche del 28.11.2019 e del 16.1.2020. Inoltre, il Collegio ne aveva investito anche l'Amministratore Delegato della Società nel corso della verifica del 12.12.2019. Il Collegio è, poi, tornato ad occuparsi della tematica nel corso delle verifiche del 7.5.2020, del 3.7.2020, dell'8.9.2020, del 17.11.2020 e del 9.12.2020. In particolare, per quel che concerne i rilievi sub. 1), viste le rilevanti carenze di personale evidenziate dal responsabile della Direzione Operation e Coordinamento Territoriale (DOCT), il Collegio ha richiesto all'Amministratore Delegato di effettuare approfondite valutazioni sul punto, in quanto una carenza importante di risorse (e/o di competenze delle stesse) avrebbe potuto compromettere lo svolgimento dell'attività ordinariamente esercitata dalle strutture nonché, di riflesso, la sicurezza pubblica. La Società, a seguito di valutazioni interne, si è attivata al riguardo assumendo circa 50 Ingegneri da allocare nelle varie strutture territoriali al fine di implementare le attività di controllo, nel rispetto delle

AB

previsioni dettate dalle Circolari del Ministero dei Lavori Pubblici del 19 luglio 1967 e del 25 febbraio 1991. Per quanto concerne, invece, la revisione della procedura relativa alla sorveglianza ed alla manutenzione di ponti e viadotti (sub. punto 2), la stessa è stata finalizzata nel luglio 2020 ed esaminata dal Collegio con i responsabili delle strutture, nella seduta dell'8.9.2020.

Si sottolinea, inoltre, che a seguito del crollo del ponte di Albiano (avvenuto in data 8.4.2020) e delle verifiche condotte dall'Internal Auditing, sono emerse una serie di criticità con riferimento alle c.d. strade di rientro riportate nel report di audit "gestione ponti e viadotti sulle strade di rientro" (audit richiesto dal Presidente di ANAS con nota del 10 aprile 2020), esaminate nel corso della verifica del 7.5.2020, in relazione alle quali sono state individuate specifiche azioni di rimedio sottoposte a continuo monitoraggio da parte del Collegio. Si evidenzia, inoltre, che la Società ha ricevuto in data 20.11.2020 una nota di ANAC (fasc. 2720/2020), che ha

AB

solleivato una serie di rilievi relativi all'attività ispettiva posta in essere da ANAS a decorrere dal 2018. A seguito di tale nota il Collegio ha provveduto a convocare, nel corso della verifica del 9 dicembre 2020, alla presenza anche dell'Amministratore Delegato, il responsabile della funzione competente (DOCT) il quale ha rappresentato 1) che era in fase di predisposizione la lettera di risposta all'ANAC; 2) che i dati indicati nella nota ANAC, al fine di valutare l'incidenza percentuale delle ispezioni (sia ricorrenti che principali), erano viziati da un errore di fondo in quanto ragguagliati al numero delle infrastrutture in gestione ad ANAS nel 2020 (che erano superiori a quelle degli anni precedenti, avendo ANAS nel frattempo preso in carico un ingente numero di strade ed opere d'arte che prima erano di competenza dei Comuni e delle Province); 3) che nel corso del 2020 ANAS ha raggiunto la copertura al 100% delle ispezioni (ricorrenti e principali), anche alla luce di tutte le azioni intraprese dalla Società al riguardo. Il Collegio si è riservato di monitorare,

AB

attentamente e costantemente, la tematica in esame la quale è stata oggetto di estrema attenzione sin dal proprio insediamento;

- m. ulteriore report oggetto di rilievi da parte dell'Internal Auditing è stato quello relativo al sub-processo aziendale "Patrimonio Immobiliare" rilasciato il 20.1.2020 ed esaminato dal Collegio nel corso della riunione del 7.5.2020. Tale audit è stato effettuato con lo scopo di valutare l'affidabilità del sistema di controllo interno a presidio delle attività di gestione del patrimonio immobiliare di ANAS, sia in termini di disegno complessivo, sia in termini di efficacia dei controlli posti in essere dalle strutture interessate. L'audit si è focalizzato su due ambiti: 1) gestione dei fabbricati (Case cantoniere, abitazioni, magazzini, etc.); 2) gestione dei terreni. A seguito delle attività svolte sono emersi dei rilievi principalmente legati ad un aggiornamento delle procedure inerenti alla gestione del patrimonio, con particolare riferimento a quello oggetto di trasferimento ai

AB

sensi dell'art. 3 commi da 115 a 119 della Legge n. 662/1996. Tale disposizione, si ricorda, ha previsto che i beni già in capo alla Azienda nazionale autonoma delle strade, strumentali alle attività dell'Ente nazionale per le strade, venissero trasferiti in proprietà all'Ente medesimo, a seguito di un preciso iter da portare a compimento e da quanto riferito al Collegio dall'Internal Auditing, tale iter non è stato ultimato per tutti i beni in questione. Nel corso della verifica del 17.11.2020 l'Internal Auditing ha comunicato al Collegio che le relative azioni correttive sono oggetto di monitoraggio continuo e che dalle verifiche svolte, sulle strutture territoriali oggetto di esame, è emerso che nessuno dei suddetti beni, non di proprietà di ANAS, è confluito nel bilancio societario. Sul punto l'Internal Auditing si è riservato (anche su proposta del Collegio) di effettuare ulteriori approfondimenti, ampliando il campione di analisi. Il Collegio ha chiesto di essere tempestivamente informato sul punto;

DB
/

n. nel corso della verifica del 17.11.2020 e del 9.12.2020 il Collegio ha esaminato gli ulteriori report di audit rilasciati nel corso del 2020 di cui si riassumono le principali problematiche riscontrate.

Per quanto concerne il report relativo alle "verifiche sulla completezza ed efficacia dei controlli in cantiere su materiali e forniture" impiegate per l'adeguamento del tratto laziale della S.S. n. 79 "Ternana" sono emerse non conformità rispetto alle prescrizioni del CSA-NT (Capitolato Speciale d'Appalto - Norme Tecniche) relativamente ai controlli nella corrispondenza dei materiali posti in opera con quelli approvati in sede di prequalifica dei materiali, nonché con riferimento alla frequenza dei controlli in corso d'opera. L'Internal Auditing ha, tuttavia, riferito che le relative azioni correttive risultano, alla data del 9.12.2020, già concluse. Il Collegio ha incontrato anche la struttura Sistemi di Gestione, funzione di secondo livello, la quale ha relazionato sui controlli a campione svolti su tale processo.

DB

Il Collegio ha invitato le funzioni di controllo a monitorare tale aspetto con attenzione.

Per quanto concerne, poi, il report "controllo di gestione", dalle verifiche svolte dall'Internal Auditing sono emerse delle debolezze significative relative alla: 1) mancata tracciabilità della documentazione di supporto al calcolo dei lavori in corso (LIC) da parte delle strutture territoriali; 2) all'elevata soggettività con la quale si procede al calcolo dei LIC medesimi. Sul punto l'Internal Auditing ha raccomandato di sensibilizzare tutti gli attori coinvolti al rispetto della procedura ed ha richiesto di predisporre delle linee guida tecnico-operative volte ad assicurare la corretta valutazione dei LIC. Sulla base di quanto rappresentato al Collegio nel corso della verifica del 9.12.2020, al primo rilievo è stato posto rimedio, mentre per il secondo i responsabili delle strutture coinvolte si sono adoperati al fine di delineare, con specifica nota, le azioni correttive.

AB

Anche il report condotto sulla "gestione delle transazioni giudiziali e stragiudiziali per controversie derivanti dall'esecuzione dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture" ha fatto emergere dei rilievi. In particolare gli stessi hanno riguardato principalmente l'efficienza /affidabilità del sistema gestionale del contenzioso c.d. ICA Web, il quale risulta ormai obsoleto. L'Internal Auditing, durante la verifica del 9.12.2020, ha riferito al Collegio che la Direzione Legale sta valutando la possibilità di acquisire un nuovo sistema più adeguato. Il Collegio, in tale sede, ha evidenziato l'importanza della questione la quale impatta anche sulla correttezza degli accantonamenti effettuati al "fondo rischi".

Ulteriore report in relazione al quale sono emerse carenze significative è stato quello rubricato "tempistica attivazione accordi quadro", svolto allo scopo di comprendere quali fossero le tempistiche di attivazione degli accordi quadro presso i vari compartimenti aziendali. I principali rilievi riscontrati

AB

hanno riguardato: la carenza dell'assetto procedurale; i rilevanti ritardi nel pagamento delle imprese appaltatrici; la non completa saturazione degli accordi quadro; la non omogenea applicazione delle modalità di gestione dei contratti applicativi da parte delle varie strutture territoriali; la carenza di formazione. L'Internal Auditing ha, tuttavia, rassicurato il Collegio, durante la verifica del 9.12.2020, circa la quasi integrale risoluzione delle suddette problematiche, anche in virtù della riorganizzazione aziendale che ha modificato il coordinamento territoriale di ANAS.

Sempre nel corso della verifica del 9.12.2020, sono stati portati all'attenzione del Collegio i rilievi emersi dall'audit "231 sicurezza nell'ambito delle nuove opere", svolto su richiesta dell'Organismo di Vigilanza al fine di verificare la sicurezza nei cantieri nell'ambito delle nuove opere. I principali rilievi riscontrati sono stati: 1) i disallineamenti dei dati presenti sul sistema SILWEB, i quali sono stati immediatamente sanati portando a compimento la relativa azione

13

correttiva; 2) la carenza di dati disponibili sul sistema SICURCANTIERI, non adeguatamente utilizzato. Le relative azioni correttive, in relazione a tale secondo punto, prevedono di: a) sensibilizzare le strutture territoriali ed i coordinatori della sicurezza in fase di esecuzione dei lavori (CSE) all'utilizzo costante dell'applicativo SICURCANTIERI ed al tempestivo e sistematico adeguamento dei dati; b) prevedere l'abilitazione a SICURCANTIERI di tutti i Responsabili del Procedimento in modalità lettura e di tutti i CSE anche in modalità editing; c) risolvere le problematiche di funzionamento dell'applicativo. Su tale ultimo report l'OdV ha informato il Collegio che effettuerà un controllo continuo con riferimento alle azioni correttive richieste;

o. il Collegio, nel corso della verifica dell'8.9.2020 ha esaminato lo stato di attuazione del progetto di revisione del sistema procedurale aziendale, nonché alcune procedure oggetto di emanazione nel corso del 2020. Al riguardo è stato rappresentato al Collegio che la Società, a seguito delle

13

valutazioni svolte, ha previsto l'emanazione di circa 70 procedure aziendali di cui, alla data dell'8.9.2020, 47 risultavano finalizzate o in fase di finalizzazione avanzata e 23 da ultimare. La Società ha, inoltre, riferito che il contratto con la società Business Integration Partners S.p.A. (BIP S.p.A.), aggiudicataria del progetto per l'aggiornamento del sistema procedurale aziendale, si è concluso in data 31.12.2020 e che, pertanto, a decorrere da tale data la redazione/aggiornamento delle ulteriori procedure aziendali e delle relative istruzioni operative è stata direttamente ed esclusivamente gestita dall'ufficio interno ANAS "Organizzazione e Processi". Il Collegio ha segnalato l'importanza per la Società di aggiornare nei tempi più brevi possibili le stesse, sia per garantire il regolare funzionamento della Società, sia per definire in maniera chiara quali siano i compiti e le responsabilità delle varie strutture/funzioni. Il Collegio ha quindi richiesto, in linea con l'OdV, di portare a compimento in tempi brevi il progetto

AB

di revisione di tutte le procedure. Nella verifica, poi, dell'11.3.2021 il Collegio ha avuto un aggiornamento ulteriore sulla tematica con l'indicazione delle ulteriori procedure approvate;

- p. in tema di controlli il Collegio ha reiterato la necessità di istituire una funzione di Compliance unitaria e ciò in quanto la frammentazione, unitamente alla scarsa formazione specifica del personale addetto, non consente di garantire il concreto funzionamento di tale secondo livello di controllo. Al riguardo, nel corso della verifica dell'8.9.2020 la DRUO ha riferito che si sta procedendo ad accentrare la compliance presso la struttura "Compliance Consulenza e Modello 231" già esistente nell'ambito della Direzione Legale, in analogia alla capogruppo F.S.I. S.p.A., mantenendo, tuttavia, dei presidi specialistici di conformità nelle altre direzioni, con dipendenza funzionale dalla Direzione Legale. In data 11.3.2021 è stato riferito al Collegio che tale proposta di modifica della struttura Compliance è al vaglio della capogruppo;

AB

q. 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 analitica fornita nelle note esplicative al bilancio;

r. ha acquisito informazioni in ordine all'organizzazione ed alla gestione di AIE S.p.A.. Al riguardo si ricorda che nel corso del 2019 e nei primi mesi del 2020 il Collegio Sindacale di ANAS ha acquisito informazioni in ordine alla vicenda AIE incontrando i responsabili della funzione DTA, DL, DAFCP e dell'IA, ripercorrendo le principali questioni e criticità riguardanti la controllata e la sua partecipata ANAS Tec Gulf Engineering LLC (ATG) operante in Qatar. Nel corso del 2020 il Collegio è stato informato che ANAS sta valutando la possibilità di riorganizzare le attività estere ad oggi demandate ad AIE. Al riguardo nel corso della riunione del Collegio Sindacale ANAS del 5 ottobre 2020 e nella seduta

AB

consigliare del 22 ottobre 2020 è stato rilevato che tale riorganizzazione dovrebbe avvenire tramite l'internalizzazione in ANAS delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero ed il trasferimento ad ANAS Concessioni Autostradali S.p.A. ("ACA" posseduta al 100% da ANAS) - oltre che delle partecipazioni ANAS in concessionarie autostradali italiane - delle attività AIE relative alle concessioni autostradali a pedaggio/corrispettivo (afferenti il ramo AIE RUS), nonché la liquidazione delle iniziative non profittevoli e/o non più coerenti con gli obiettivi di Gruppo e della stessa AIE. Dal punto di vista societario la suddetta operazione - per come rappresentato al Collegio - si sostanzierebbe: 1) nella scissione parziale di AIE, con conseguente incorporazione in ANAS di tutti i valori patrimoniali afferenti alle attività internazionali che la società intende mantenere; 2) nel successivo conferimento da ANAS ad ACA, in tutto o in parte, dei diritti relativi alle partecipazioni ANAS e delle attività riferibili a concessioni

AB

autostradali in Italia ed all'estero; 3) nella liquidazione di AIE. In relazione alla menzionata riorganizzazione, il Collegio ritiene di dover sottolineare i seguenti aspetti:

a) l'applicabilità, all'operazione di scissione parziale di AIE in ANAS, del comma 5 dell'art. 49 del D.L. 50/2017 (conv. in L. n. 96/2017). Su tale aspetto il Collegio ha segnalato l'importanza di assumere un atteggiamento cautelativo, ottenendo apposita autorizzazione preventiva da MEF e MIMS;

b) l'applicabilità, nel caso di conferimento da ANAS ad ACA in tutto o in parte dei diritti relativi alle partecipazioni ANAS e delle attività riferibili a concessioni autostradali in Italia ed all'estero, delle disposizioni di cui al comma 5, dell'art. 14, del D. Lgs. n. 175/2016. La Società ha definito di avviare in via cautelativa l'elaborazione del piano di risanamento previsto dalla norma. Su tale aspetto il Collegio si è riservato di effettuare specifici approfondimenti, anche ai fini della individuazione di quale sia l'"Autorità di regolazione di settore competente";

AB

s. ha incontrato, nel corso della verifica 5.10.2020 il Collegio Sindacale della controllante FS S.p.A. e durante la verifica del 21.1.2021, il Collegio delle controllate ANAS International Enterprise S.p.A. (AIE), Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A. e Stretto di Messina S.p.A., per lo scambio di informazioni ai sensi dell'art. 2403 bis, comma 2, c.c.;

t. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;

u. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né esposti;

v. ha rilasciato un'apposita relazione sul budget 2021 ai sensi dell'art. 3 del D.M. 27 marzo 2013.

Per quanto riguarda gli altri adempimenti previsti dal D.M. citato, la Società anche quest'anno non ha allegato al bilancio il conto consuntivo in termini di cassa previsto dall'art. 5, comma 3, lett. a) del D.M. medesimo. Al riguardo la Società, in data 24 febbraio 2021, ha incontrato e discusso con le strutture competenti del MEF, i problemi riscontrati nell'applicazione delle regole tassonomiche (necessarie ai

AB

fini della redazione del conto consuntivo) a seguito dell'adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS;

w. è stato sentito in merito al Piano dell'Internal Auditing relativo all'anno 2021, nel corso della riunione del 18.2.2021. In tale sede il Collegio ha richiesto una particolare attenzione della funzione sulla tematica relativa alla gestione dei ponti e viadotti che si ritiene di fondamentale rilevanza per la Società.

Il Collegio ritiene di evidenziare, di seguito, gli eventi e le operazioni di maggiore rilievo relative all'esercizio 2020, facendo rinvio, per la maggior parte degli argomenti, alla Relazione sulla gestione ed alle Note al bilancio:

1) ANAS, fin dai primi mesi del 2020, è stata ed è tuttora impegnata nella gestione della eccezionale situazione sanitaria, socio-ambientale ed economica, di straordinaria complessità, che il nostro Paese sta affrontando a seguito della diffusione, su scala mondiale, del virus COVID 19 ("Coronavirus"). L'emergenza COVID-19 ha progressivamente prodotto effetti sul regolare e ordinario

FB

svolgimento delle attività aziendali. Al riguardo la Società ha seguito con estrema attenzione le evoluzioni della situazione, valutato la stessa in riferimento alla sicurezza dei dipendenti e stimato gli effetti economici prodotti dalla pandemia alla data di bilancio, quantificati in una riduzione complessiva di ricavi pari a 31,5 milioni di Euro;

2) la Legge di Bilancio 2020 (Legge n. 160/2019), all'art.1 comma 14, ha istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un fondo (Fondo Investimenti 2020) da ripartire con una dotazione di circa 20,8 miliardi di Euro, finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato ed allo sviluppo del Paese. Il successivo comma 24 dell'art. 1 ha stabilito che il fondo di cui al comma 14 è ripartito con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, sulla base di programmi settoriali presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato per le materie di competenza, e che i decreti del Presidente del

FB

Consiglio dei Ministri di riparto del fondo di cui al primo periodo sono adottati entro il 15 febbraio 2020. Le risorse di cui al fondo sopra descritto destinate agli investimenti di ANAS dovrebbero attestarsi a circa 800 milioni di Euro.

Il comma 18 dell'art. 1 della Legge di Stabilità 2020 ha inoltre previsto che "al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali 2026 ..., è riservato un finanziamento per la realizzazione di interventi nei territori delle regioni Lombardia e Veneto e delle province autonome di Trento e Bolzano, con riferimento a tutte le aree olimpiche" per un importo complessivo di euro 1.000 mln;

3) il decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 "Rilancio Italia" (G.U. n. 128 del 19.5.2020) convertito con la legge di Conversione 17 luglio 2020, n. 77 (G.U. n. 180 del 18.7.2020), all'art. 214, comma 1, ha assegnato ad ANAS per il 2020 un contributo massimo di euro 350 milioni (la disposizione prevede la creazione di un fondo di euro 25 milioni annui dal 2021 al 2034) al fine di compensare ANAS della riduzione delle entrate relative, appunto, al 2020. Tale contributo è determinato nei limiti degli stanziamenti annuali di

AB

cui al citato comma 1, con decreto MEF/MIMS, previa rendicontazione da parte di ANAS della riduzione delle entrate, riferita al differenziale del livello della circolazione autostradale tra il 23 febbraio 2020 ed il 31 dicembre 2020 e lo stesso periodo dell'anno 2019. Ciò ha consentito ad ANAS di iscrivere "Ricavi da contributi (DL 24/2020 c.d. Rilancio)" per 151.106 mila euro, a fronte dei minori incassi percepiti nel suddetto periodo, pari a complessivi 171.075 mila euro, al netto di oneri finanziari da attualizzazione per 19.969 mila euro;

4) come già evidenziato in precedenza (sub. punto r) pag. 22-24), ANAS ha avviato un progetto di riassetto delle attività estere che prevede l'internalizzazione in ANAS delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, più vicine al core business della controllante, ed il trasferimento ad ANAS Concessioni Autostradali S.p.A. ("ACA") controllata di ANAS, delle attività di Anas International Enterprise S.p.A. ("AIE") relative alle concessioni autostradali a pedaggio/corrispettivo, afferenti sostanzialmente alla controllata AIE RUS. Le iniziative

AB

non più profittevoli e/o non coerenti con gli obiettivi industriali di Gruppo verrebbero liquidate e successivamente ad esse verrebbe liquidata anche AIE. In data 4 settembre 2020 è stato ottenuto il nulla osta della Capogruppo come previsto dalla DdG n. 152/2012 necessario per dare avvio alla fase esecutiva del Progetto. Si richiama quanto indicato al riguardo in precedenza sub. punto r), pag. 22-24;

5) l'esigenza di affrontare le nuove sfide legate alla digitalizzazione delle infrastrutture per lo sviluppo delle smart road e la crescente attenzione agli impatti ambientali delle attività economiche, hanno imposto un salto culturale che ha visto mettere in campo iniziative volte a consentire lo sviluppo del capitale umano e al contempo ha imposto una svolta "green" per adottare un modello di sviluppo economico sostenibile. Nel 2020 ANAS ha, pertanto, attivato percorsi formativi ad hoc pensati per raccogliere queste sfide e preparare al meglio il personale;

6) sono state espletate gare per l'affidamento di accordi quadro per la manutenzione programmata;

7) per quanto concerne la complessa situazione creditoria con la Società Strada dei Parchi (affidataria della concessione di gestione, completamento e adeguamento delle Autostrade A24 ed A25) si ricorda che sono intervenuti due provvedimenti normativi: (i) dapprima l'art. 52-quinquies del d.l. n. 50/2017, convertito in legge n. 96/2017 che ha sospeso l'esigibilità delle rate relative agli anni 2015 e 2016 prevedendone il versamento in tre rate a decorrere dal 31 marzo 2028, 2029 e 2030 in favore di Anas; (ii) da ultimo, l'art. 9 tricies semel del d.l. n. 123/2019, convertito in legge n. 156/2019, che ha sospeso l'esigibilità delle rate relative agli anni 2017 e 2018 prevedendo la restituzione degli importi al termine della concessione ed ha determinato una concentrazione dei ratei concessori negli ultimi anni della concessione. Per effetto di tali norme, ad oggi risulta scaduta e non pagata da Strada dei Parchi la rata 2019 (la rata 2020 scadrà il 31 marzo 2021), per il pagamento della quale ANAS ha proposto ricorso per decreto ingiuntivo dinanzi al Tribunale di Roma, unitamente alla richiesta di pagamento di altri crediti derivanti dalla Convenzione Unica. Al

riguardo si ricorda che il Collegio Sindacale di ANAS ha richiesto nel corso delle riunioni del 12.2.2020, del 7.5.2020, nonché da ultimo nella riunione del CdA del 21.12.2020, una specifica valutazione del grado di solvibilità della concessionaria. La Società ha, invece, proceduto ad effettuare una valutazione ai fini dell'IFRS9 in relazione al credito vantato nei confronti di Strada dei Parchi S.p.A., pari a 708.987 mila Euro, dalla quale è risultata la svalutazione di cui si darà conto nel seguito (cfr. punto 2, pag. 47);

8) con riferimento alla quota parte di partecipazioni in SITAF in data 23 luglio 2020 si è svolta la seduta di gara relativa all'Asta pubblica bandita da FCT Holding S.p.A. in proprio e per conto di Città Metropolitana di Torino, per la vendita delle rispettive partecipazioni azionarie, pari al 19,347% del capitale sociale di SITAF S.p.A., cui ha partecipato anche ANAS S.p.A. ma di cui è risultata aggiudicataria ASTM S.p.A.. Conseguentemente ANAS, in esecuzione delle sentenze del Consiglio di Stato n. 7392 e 7393 del 28 ottobre 2019 ed a seguito di richiesta degli Enti Locali, ha

138

proceduto ad effettuare il trasferimento, in favore di Città Metropolitana di Torino, della partecipazione pari a 8,694% del capitale sociale di Sitaf S.p.A. (rappresentata da n. 1.095.394 azioni ordinarie), nonché il trasferimento, in favore di FCT Holding S.p.A., della partecipazione pari al 10,653% (rappresentata da n. 1.342.243 azioni ordinarie), mediante girata dei propri titoli azionari. Tale girata è stata effettuata in data 27 ottobre 2020 a fronte del contestuale pagamento del prezzo di Euro 41.341.048,40 da parte di FCT Holding S.p.A, nonché del contestuale pagamento di Euro 33.738.135,20 da parte di Città Metropolitana di Torino. La girata delle azioni non costituisce in alcun modo rinuncia ai diritti ed alle ragioni indicate nel Protocollo d'Intesa del 26 marzo 2020, né acquiescenza agli esiti dell'Asta pubblica, in merito alla quale ANAS ha presentato ricorso dinanzi al TAR Piemonte per l'impugnazione degli esiti della medesima e la caducazione del contratto di cessione delle azioni da FCT Holding e dalla Città Metropolitana di Torino medio tempore stipulato con ASTM S.p.A.. A seguito della girata, e quindi della retrocessione delle quote di

139

Provincia e Comune, la Società ha provveduto a riclassificare la restante quota del 31,746%, pari a 160.989 mila euro, nell'attivo immobilizzato, tra le partecipazioni in imprese collegate. In data 16.11.2020 è pervenuta dall'Agenzia delle Entrate la risposta all'interpello, alla medesima sottoposto, in relazione alla interruzione dell'inclusione di SITAF nel consolidato fiscale di ANAS, sin dall'inizio del periodo d'imposta 2019. La risposta si è posta in contrasto con la soluzione interpretativa prospettata da ANAS, la quale ha posto in essere tutte le conseguenti azioni di rimedio nei confronti della partecipata e nel proprio bilancio.

Il Collegio fa altresì presente che, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società ha fornito informativa in merito alla propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unico azionista, titolare del 100% del Capitale sociale, esercita le attività di direzione e di coordinamento.

AB

In conclusione il Collegio può ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate nel corso delle riunioni del Consiglio di Amministrazione sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

RISULTATI DELL'ESERCIZIO SOCIALE

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2020, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, è stato redatto per il quarto anno consecutivo in conformità ai principi contabili internazionali EU/IFRS e si articola nella Relazione Finanziaria Annuale che 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, nonché dall'Attestazione congiunta dell'Amministratore

AS

Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'art. 24.6 dello Statuto Sociale.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione tenutasi il 20.3.2021.

La Società ha redatto Bilancio separato. Il Bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha vigilato sull'impostazione dello stesso, sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione ed alla struttura del bilancio. Il Collegio ha in varie occasioni incontrato le strutture per esaminare le principali problematiche del bilancio 2020 (verifiche del 4.2.2021 e del 11.3.2021). Peraltro, sempre in data 11.3.2021 il Collegio ha incontrato la Dott.ssa Tagliarini, Dirigente Preposto ed il Dott. De Sanctis, Direttore Amministrazione, Finanza, Pianificazione e Controllo, per l'esame della situazione creditoria

1/3

della Società, discutendo con gli stessi i criteri di valutazione applicati. Il Collegio in proposito ha raccomandato ad Anas un'attenta valutazione della recuperabilità di taluni crediti significativi per importo e delicati per le caratteristiche di controparte.

Il Collegio richiama l'attenzione sui seguenti aspetti:

- 1) Attività Immateriali - Concessioni, Licenze, Marchi e Diritti simili. Come rilevato anche nella Relazione di EY S.p.A. gli Amministratori descrivono come il Contratto di Programma 2016-2020, sottoscritto il 21 dicembre 2017, tra Anas e l'allora MIT (ora MIMS) abbia definito condizioni economiche in forte discontinuità con il passato, valorizzate nell'attivo dello Stato Patrimoniale, ed evidenziano come l'aggiornamento del Contratto di programma medesimo (intervenuto nel 2019) non abbia determinato sostanziali modifiche rispetto alle assunzioni iniziali ed alla valorizzazione nell'attivo dello Stato Patrimoniale. Peraltro, la valorizzazione della posta in esame, tiene anche conto della possibile estensione della

1/3

concessione in parola per un certo periodo (20 anni sulla base del dettato normativo) rispetto alla naturale scadenza (2032). La Società ha, a suo tempo, acquisito i pareri pro-veritate dello Studio Bussoletti Nuzzo & Associati (parere del 20.7.2018) e dello Studio Legale Luisa Torchia (pareri del 13.6.2018 e del 7.3.2019) a supporto delle iscrizioni in bilancio della posta relativa alla Concessione. In particolare, a conclusione del proprio parere del 13 giugno 2018, la Prof. Torchia ha concluso che "ANAS è ... titolare di una legittima aspettativa qualificata in ordine all'estensione temporale della concessione" ai sensi dell'art. 1, commi 1018 e 1019 della legge n. 296 del 2006; mentre nel parere del 7 marzo 2019 la medesima professionista ha affermato che i contenuti della Direttiva n. 123/CE/2006 non sono idonei a pregiudicare la piena applicazione della normativa nazionale appena citata. La legge n. 296/2006, ai commi citati, prevede, ai fini del prolungamento della concessione medesima, un articolato procedimento consistente nell'approvazione di un nuovo piano

AB

economico finanziario contenente l'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione ovvero di integrazione e manutenzione di quelle esistenti, cui fa seguito la successiva stipula di una nuova convenzione unica. Nel passato il MIT (Direzione Generale per le Strade e le Autostrade e per la Vigilanza e la Sicurezza nelle Infrastrutture Stradali) ha inviato alla Società talune comunicazioni nelle quali evidenziava che il prolungamento della concessione non era a suo modo di vedere scontato. Con lettera del 29 marzo 2020, il capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, facendo riscontro alle segnalazioni di criticità ricevute dalla appena citata Direzione Generale con riferimento alla "proposta di piano economico finanziario, presentata da ANAS, e alla compatibilità con la normativa comunitaria dell'estensione della durata della concessione", invitava la Direzione medesima "a convocare il tavolo tecnico finalizzato a verificare la possibilità di dare attuazione a quanto previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge 27

AB

dicembre 2006 n. 296, e s.m.i.". Nel corso del 2020, sono avvenute una serie di interlocuzioni tra la Società ed il MIT (ora MIMS) in merito ai dati riportati nel suddetto piano economico finanziario inviato al secondo dalla Società. Il Capo di Gabinetto del MIT, poi, in data 6 aprile 2020, ha sottoposto all'Avvocatura dello Stato una richiesta di parere, che ad oggi non ha ancora avuto seguito, riguardante l'applicabilità della legge n. 296/2006 ad ANAS anche successivamente al trasferimento dell'azionariato di ANAS dal MEF al gruppo FS. Successivamente, in data 8 gennaio 2021, il Capo di Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha, inoltre, richiesto una rappresentazione del PEF senza tenere conto dell'"ipotesi di proroga" della concessione che, a suo avviso, "si porrebbe in contrasto con la normativa nazionale e comunitaria di riferimento, principalmente in ragione del fatto che a seguito dell'acquisizione dell'intero pacchetto azionario di ANAS da parte del Gruppo FFSS avvenuto nel 2017, non parrebbero più sussistere i presupposti di controllo

AB

analogo dello scrivente Ministero, in qualità di concedente previsto dalla normativa vigente su codesta Società". A tale lettera la Società ha risposto in data 26 gennaio 2021 contestando partitamente quanto asserito dal Ministero e circostanziando le ragioni per le quali le affermazioni indicate nella lettera del'8 gennaio dovevano ritenersi infondate; la Società ha richiesto, quindi, la fissazione del tavolo tecnico in precedenza citato. A seguito di ciò, in data 22 febbraio 2021 il Capo Dipartimento del MIT ha evidenziato che "in esito a quanto rappresentato da codesta ANAS con nota n. 46249 del 26 gennaio u.s., attesa la complessità delle questioni concernenti la peculiare situazione di codesta Società medesima, si conferma la disponibilità - già manifestata sin dal 2018, in prima istanza con nota n. 9440 del 11 settembre di tale anno - alla convocazione del tavolo tecnico finalizzato a verificare l'ipotesi di dare attuazione, all'attualità, a quanto previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019 della legge 27 dicembre 2006 n. 296 e s.m.i.". In data 5 marzo

AB

2021, si è riunito il Tavolo Tecnico con il MIT (ora MIMS), finalizzato a dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e s.m.i. e, a procedere con tutti gli approfondimenti necessari per la valutazione congiunta delle tematiche tecniche, finanziarie e giuridiche poste dal tema dell'adeguamento della durata della concessione ANAS-MIT (ora MIMS). In conclusione, le parti hanno concordato "sull'esigenza di approfondire tutte le soluzioni percorribili allo scopo di individuare lo schema giuridico - operativo più adeguato e funzionale al perseguimento dell'interesse pubblico, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, onde verificare la perdurante operatività del meccanismo previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, legge n. 296 del 2006 e s.m.i., ove del caso rivolgendo un apposito quesito alle istituzioni comunitarie competenti". Il tavolo si è aggiornato per la prosecuzione dei lavori a data da concordare alla presenza dei rappresentanti anche di FS e MEF. Nel Consiglio di Amministrazione del 20

AS

marzo 2021, poi, il Collegio è stato informato della nuova riunione tenutasi in data 19 marzo 2021, nella quale si sono aggiunti al tavolo tecnico, oltre al MIT (ora MIMS), anche il MEF e FS. Secondo quanto rappresentato in sede di CdA entrambi i Ministeri hanno espresso la volontà di verificare la perdurante operatività del meccanismo previsto dalla normativa più volte citata (legge n. 296/2006) di trovare soluzioni tecniche volte a garantire il prolungamento della concessione medesima per un periodo analogo a quello previsto dalla legge n. 296/2006 e, comunque, di definire la situazione in esame al massimo entro il termine dell'approvazione della semestrale 2021. Il Consiglio di Amministrazione, in data 20 marzo 2021, ha approvato il bilancio 2020 senza procedere ad una svalutazione della quota parte di attività, iscritta nell'ambito della voce concessione, corrispondente alla valutazione del prolungamento. In data 25.3.2021, poi, il MIT ha formalizzato il resoconto dell'incontro del 19 marzo 2021 citato (DGVCA/DIV7/Div8). Da tale resoconto si evince come il

B

MIMS, in relazione "al tema della estensione della durata della concessione ANAS-MIMS, rispetto alla quale ANAS ritiene di vantare una legittima e qualificata aspettativa", abbia espresso "la necessità, o quantomeno, l'opportunità di una verifica della compatibilità comunitaria della norma da applicare (art. 1, commi 1018 e 1019 della legge n. 296/2006 e smi), tema che è volontà comune risolvere"; come ANAS abbia rappresentato la necessità di giungere ad una soluzione in tempi certi (cioè entro settembre 2021, in tempo utile per l'approvazione della semestrale al 30 giugno 2021); come i rappresentanti del MEF abbiano confermato la piena disponibilità del Ministero di appartenenza di addivenire ad una soluzione in tempi certi; come l'Avvocatura abbia indicato che sta per finalizzare il parere "che delinea gli aspetti salienti" sulla tematica; ed infine come la riunione sia terminata "con l'accordo dei presenti di riaggiornarsi per esaminare il parere che verrà rilasciato dall'Avvocatura dello Stato allo scopo di individuare lo schema giuridico-operativo

AB

più adeguato e funzionale al perseguimento dell'interesse pubblico, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, onde verificare la perdurante operatività del meccanismo previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, legge n. 296/2006 e smi". Il Collegio prende atto di tutto quanto sopra rappresentato e visti i chiari intendimenti mostrati dai Ministeri (quali rappresentati nel resoconto della riunione del 19 marzo 2021) di definire la questione relativa all'estensione della concessione ANAS, valutando la perdurante operatività della normativa di cui all'art. 1, commi 1018 e 1019 della legge n. 296/2006 o, comunque, individuando in tempi certi la soluzione tecnica più idonea a consentire il relativo prolungamento nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, ritiene ragionevole al momento il mantenimento del valore iscritto nell'attivo dello Stato Patrimoniale. Il Collegio invita, tuttavia, la Società a porre in essere tutte le attività necessarie al fine di addivenire, nel più breve tempo possibile, ad una conclusione della delicata tematica

AB

che si protrae a questo punto da troppo tempo. Tale attività, si sottolinea, è fondamentale al fine di evitare che nel futuro sorgano di nuovo problematiche che potrebbero avere un considerevole impatto sul bilancio della Società nonché sulla sua futura operatività.

Si evidenzia che nel corso del 2020 la Società ha commissionato a Deloitte Financial Advisory S.r.l. l'attività di Impairment anche su tale posta; in data 25 febbraio 2021, Deloitte ha prodotto una relazione che conferma la sostenibilità del valore indicato in bilancio a titolo di Concessione. Il Collegio ha condotto anche un'attività di *sensitivity* per valutare l'effetto di una diversa probabilità di rinnovo della concessione medesima (posta all'80% nell'esercizio Deloitte), riscontrando che anche se tale probabilità fosse posta pari al 25% (o superiori), l'effetto sull'Impairment sarebbe nullo (cioè non si renderebbe necessaria una svalutazione del valore iscritto nell'attivo).

NR

2) Credito verso Strada dei Parchi - Svalutazione. Come accennato in precedenza (cfr. Retro, pag. 31) il Collegio ha richiesto nel corso delle riunioni del 12.2.2020, del 7.5.2020, nonché da ultimo nella riunione del CdA del 21.12.2020, una specifica valutazione della solvibilità di Strada dei Parchi S.p.A.. La Società ha, invece, proceduto ad una valutazione ai fini dell'IFRS9 in relazione al credito vantato nei confronti del debitore, pari a 708.987 mila Euro, dalla quale è risultata una potenziale perdita di valore, pari a 257.586 mila euro, che è stata accantonata nel fondo svalutazione crediti, registrando un incremento dello stesso, rispetto all'esercizio precedente, per 166.499 mila euro. Nello specifico, per l'individuazione della classe di rating è stata svolta un'analisi basata sulla stima dell'Interest Coverage Ratio del debitore, dalla quale è emerso che il cluster da prendere in considerazione è il CCC/C, con un conseguente e significativo aumento della probabilità di default. Al fine di stimare l'importo da accantonare si è proceduto ad applicare le

B

probabilità di default marginali (della concessionaria) fornite dal Gruppo FS, le quali prevedevano una PD marginale al primo anno pari al 32,02% e sulla base delle quali è stato stimato un accantonamento pari a 200.742 mila euro. Contestualmente, a fini prudenziali, si è poi proceduto a riefettuare il suddetto calcolo ipotizzando una PD marginale al primo anno pari al 100%, sulla base della quale è stato stimato un accantonamento pari a 314.430 mila euro. Di conseguenza, il valore del fondo IFRS 9 è stato determinato come Expected Value del fondo stimato nei due suddetti scenari, ai quali è stata attribuita una probabilità di accadimento pari al 50% (Formula: $\text{Exp} = 200.742 \cdot 50\% + 314.430 \cdot 50\% = 257.586$).

3) Passività ed Attività potenziali. Nelle note al bilancio gli Amministratori descrivono le caratteristiche del contenzioso in essere dalla cui definizione potrebbero derivare esiti sfavorevoli ed oneri ad oggi non quantificabili. Ferme le attività di verifica e monitoraggio dei contenziosi svolti dalla Società di revisione, in data 11.3.2021 il Collegio ha

AS

incontrato il Dirigente Preposto, dott.ssa Tagliarini ed il dott. Riccardo Pozzi, al fine di esaminare la procedura seguita per la gestione del contenzioso medesimo.

4) Partecipazioni. Nella relazione sulla gestione e nelle note al bilancio gli Amministratori illustrano le proprie considerazioni in merito alla valutazione della partecipazione nella controllata Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione ex lege n. 221/2012 ed in merito alle tematiche connesse al riconoscimento di un indennizzo a favore della stessa. Analogamente gli Amministratori danno la loro visione in merito alla valutazione della Società Anas International Enterprise S.p.A. ed al citato riassetto delle attività estere. Inoltre gli Amministratori danno atto della riduzione della Partecipazione detenuta nella società SITAF.

Per quanto a conoscenza del Collegio gli Amministratori, nella redazione del suddetto Bilancio e nella predisposizione della Relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera

AB

coerente alle 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 2020.

Nelle note esplicative risultano adeguatamente 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".

AB

Lo Stato patrimoniale evidenzia un risultato negativo di esercizio di euro 168.764.091,00 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	9.160.245.631
Passività	Euro	6.718.587.115
Patrimonio Netto	Euro	2.272.894.425
Perdita dell'esercizio	Euro	168.764.091

Il Conto Economico presenta in sintesi i seguenti valori:

Totale ricavi operativi	Euro	2.343.076.402
Totale costi operativi	Euro	(2.175.103.199)
Ammortamenti	Euro	(164.030.642)
Svalutaz. e perdite (riprese) di valore	Euro	(23.577.047)
Accantonamenti	Euro	0
Risultato Operativo (EBIT)	Euro	(19.634.486)
Proventi ed oneri finanziari	Euro	(149.221.537)
Risultato prima delle imposte	Euro	(168.856.023)
Imposte sul reddito	Euro	91.932
Perdita dell'esercizio	Euro	(168.764.091)

AB

La perdita di esercizio è pari ad euro 168.764.091,00 al netto delle imposte, e il Consiglio di Amministrazione propone di portare a nuovo.

La società EY S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 29.3.2021, la propria relazione al bilancio Anas al 31.12.2020 nella quale, nel richiamare l'attenzione su alcuni aspetti, ha affermato che il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, 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.

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 2020, datata 20.3.2021, tenuto anche in conto della relazione rilasciata il 29.3.2021 dalla EY 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 31.12.2020, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione del risultato dell'esercizio.

Roma, 29 marzo 2021

Per il Collegio Sindacale

Dott.ssa Antonella Bientinesi



Dott. Paolo Castaldi



Dott. Alessandro Zandarin





Anas S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39



EY S.p.A.
Via Lombardia, 31
00187 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 324755504
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'azionista unico della
Anas S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio dell'Anas S.p.A. (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, 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 al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi 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 2020, 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 ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione sui seguenti aspetti:

- a) Nella nota al bilancio n.7 "Attività immateriali - Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" gli Amministratori descrivono il Contratto di Programma 2016-2020, sottoscritto il 21 dicembre 2017 tra ANAS ed il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità (già Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), aggiornato il 24 luglio 2019 con Delibera CIPE n. 36/2019, che ha definito in forte discontinuità con il passato termini e condizioni economiche per l'operatività di ANAS e le conseguenti assunzioni alla base della valorizzazione della concessione. Essi evidenziano, inoltre, nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione", l'avvio del Tavolo tecnico con il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità per la valutazione congiunta delle tematiche tecniche, finanziarie e giuridiche inerenti la proroga della concessione oltre il 2032.
- b) Nella nota al bilancio n.41 "Passività ed Attività potenziali" gli Amministratori descrivono le caratteristiche del complesso contenzioso che ha in essere la Società dalla cui definizione potrebbero derivare esiti sfavorevoli e oneri allo stato attuale non oggettivamente determinabili.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.525.000,00 i.v.
Iscritta alla S.C. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 0043400584 - numero R.E.A. 250904
P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited



- c) Nella nota al bilancio n.9 "Partecipazioni" e nel paragrafo "Andamento economico delle società partecipate" della relazione sulla gestione gli Amministratori illustrano:
- le considerazioni effettuate in merito alla valutazione della partecipazione nella controllata Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione, che per effetto delle norme contenute nell'art. 34 decies della Legge n.221/2012 è stata posta in liquidazione a far data dal 14 maggio 2013, e le rilevanti e complesse tematiche connesse al riconoscimento dell'indennizzo a favore della stessa;
 - l'aggiornamento della valutazione della partecipazione nella controllata Anas International Enterprise S.p.A. a seguito del progetto di riassetto delle attività estere.
- d) Nella nota al bilancio n.11 "Altre attività finanziarie non correnti e correnti" gli Amministratori riportano informazioni in merito al credito in essere verso la concessionaria Strada dei Parchi S.p.A. pari a 708.987 mila euro e alla stima della potenziale perdita di valore pari a 257.586 mila euro, accantonata nel fondo svalutazione crediti, a causa del rischio creditizio ad essa connesso per il mancato pagamento di rate concessorie.

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 ad 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 degli utilizzatori prese 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 ed 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 od 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 e della relativa informativa;
- siamo giunti ad 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 una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad 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 ad un livello appropriato come richiesto ai principi di revisione internazionali (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'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori dell'Anas S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione dell'Anas S.p.A. al 31 dicembre 2020, inclusa 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 (ISA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio dell'Anas S.p.A. al 31 dicembre 2020 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 dell'Anas S.p.A. al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.



Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, 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, 29 marzo 2021

EY S.p.A.


Mauro Ottaviani
(Revisore Legale)

