

BILANCIO 2022

RELAZIONE
FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2022

Anas S.p.A.

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

Capitale Sociale:
euro 2.269.892.000,00 i.v.

Sede Legale:
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma

Codice Fiscale e Registro delle Imprese:
80208450587

R.E.A.:
1024951

Partita IVA:
02133681003

Sito web:
www.stradeanas.it



MISSIONE DELLA SOCIETÀ

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

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

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

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

La rete viaria comprende 32.397,505 chilometri di strade statali e di autostrade, compresi svincoli e complanari oltre ad A24 e A25 a pedaggio in gestione temporanea.

Il piano "Rientro Strade" avviato nel corso dei precedenti esercizi di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria ha l'obiettivo di garantire la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale 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.

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

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

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

Del suddetto Polo di business "Infrastrutture" fanno parte:

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

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

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

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione*:

Presidente	Dott. Edoardo Valente
Amministratore Delegato**	Ing. Aldo Isi
Consigliere	Avv. Antonella D'Andrea
Consigliere	Dott.ssa. Maria Cristina Giangiacomo
Consigliere	Dott. Carlo Palasciano Villamagna

Collegio Sindacale***:

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

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

Dott.ssa **Carmela Tagliarini**

SOCIETÀ DI REVISIONE*****

EY S.p.A.

* Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 23 dicembre 2021 per gli esercizi 2021-2022-2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

[INDICE

	pag.
MISSIONE DELLA SOCIETÀ	6
ORGANI SOCIALI	8
INDICE	11
LETTERA DEL PRESIDENTE	12
ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	16
RELAZIONE SULLA GESTIONE	18
LEGENDA E GLOSSARIO	20
PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2022	22
ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	23
PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO	27
RISORSE UMANE	33
AMBIENTE	48
QUADRO MACROECONOMICO	50
RAPPORTI CON LO STATO E ALTRI ENTI LOCALI	54
FONDI EUROPEI E PER LA COESIONE	58
FATTORI DI RISCHIO	66
INVESTIMENTI	72
ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO	89
CLIENTI	115
ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO	126
EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA	138
GESTIONE TEMPORANEA AUTOSTRADE A24 E A25	144
ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE	148
ALTRE INFORMAZIONI	172
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	176
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2022	180
PROSPETTI CONTABILI	182
NOTE AL BILANCIO	188
ALLEGATO - CONTO CONSUNTIVO DI CASSA	



LETTERA DEL PRESIDENTE



Con il 2022 si chiude un anno di importanti risultati per l'Azienda conseguiti nonostante un contesto generale connotato da grande complessità a causa degli effetti, sul versante economico, della pandemia da Covid-19 e del conflitto russo-ucraino che, oltre a una inimmaginabile tragedia umana, ha determinato e tuttora sta determinando pesanti ripercussioni a livello economico-sociale che hanno coinvolto pienamente il settore delle infrastrutture.

In particolare, l'azione di rilancio dell'attività dell'Azienda per ammodernare e implementare il patrimonio stradale del Paese affidatole ha dovuto confrontarsi con un quadro ulteriormente aggravato dalle difficoltà di reperimento delle materie prime e dagli aumenti dei relativi costi, di quelli dell'energia e dei semilavorati necessari alle attività core aziendali.

Conseguentemente l'azione di governance ha dovuto fare ricorso a precise iniziative, concertate anche con la Capogruppo FS, finalizzate ad adottare specifici correttivi per garantire l'esecuzione delle opere anche in presenza di tali fattori fortemente condizionanti. Tale azione si è sviluppata nell'ambito del Polo Infrastrutture del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, costituito nel corso del 2022 e nel cui ambito sono state definite strategie comuni finalizzate al superamento dei suddetti fattori critici nonché processi di pianificazione congiunta volti a un complessivo miglioramento delle infrastrutture di trasporto del Paese.

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

Il Piano prevede investimenti lordi in Nuove Opere e Manutenzione Programmata per 64,5 miliardi di euro e investimenti nelle altre aree per un totale di 3,4 miliardi di euro.

Sotto il profilo dei risultati si evidenzia che grazie all'impegno del corpo aziendale per il secondo anno consecutivo il bilancio al 31 dicembre 2022 chiude in utile di **circa 5 milioni** di euro e con un MOL positivo di 203 milioni di euro.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Nell'esercizio 2022 la **produzione complessiva**, che ricomprende il valore degli investimenti realizzati e contabilizzati, è stata pari a 2,2 miliardi di euro registrando un aumento del 18% sul 2021.

La **Manutenzione Programmata** ha raggiunto un valore di oltre 1,3 miliardi di euro con un aumento dell'11% sul 2021. Da porre in evidenza che nel novembre del 2022 è stato raggiunto un risultato finora mai raggiunto di produzione mensile della **manutenzione programmata** di oltre 160 milioni di euro.

Registrata una crescita rilevante negli investimenti in **Nuove Opere**, attestati a 0,9 miliardi di euro, +30% rispetto all'anno precedente.

Il significativo dato della produzione trova riscontro nello **stato dei cantieri**. Nel 2022 sono stati aperti 1.858 cantieri di Manutenzione Programmata. Sul fronte Nuove opere sono 71 i cantieri in corso per circa 7,5 miliardi di investimenti e 30 gli interventi di prossimo avvio per circa 4 miliardi. Inoltre, sono stati commissariati 127 interventi per un valore di 27,7 miliardi.

Importanti risultati anche sul fronte dei **bandi**, nel 2022 sono state pubblicate gare per un valore complessivo di 4,6 miliardi di euro, con un aumento del 76,9% sul 2021. Analogo risultato anche per le gare aggiudicate nel corso dell'esercizio pari a 4,0 miliardi.

L'esercizio ha registrato dati positivi sull'andamento delle **progettazioni**: 252 progetti per un controvalore di oltre 62 miliardi di euro che rappresentano una crescita del 125% sul 2021.

Grazie al pieno regime della piattaforma **Bridge Management System - BMS 2.0**, applicata alla totalità delle opere d'arte gestite da Anas (oltre 18 mila ponti e viadotti e 2.034 gallerie), si è dato forte impulso alle attività ispettive delle opere d'arte, conformemente alle Linee Guida di cui al D.M. n. 578/2020 "Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti" effettuando oltre 70 mila ispezioni ricorrenti e oltre 18 mila ispezioni principali.

Oltre a tali attività è stato dato concreto avvio al Programma Anas di monitoraggio dei ponti e viadotti **SHM (Structural Health Monitoring)** grazie ad un finanziamento di 275 milioni di euro del "Fondo Complementare" connesso al PNRR. In particolare, sono state avviate e completate cinque gare per il monitoraggio, tramite sensori, di mille ponti e viadotti lungo la rete aziendale. Il Programma SHM, che è destinato a estendersi via via a un numero ancora più rilevante di ponti e viadotti, consentirà di affiancare ai tradizionali processi di monitoraggio dello stato di salute delle infrastrutture nuove forme di **manutenzione predittiva** attraverso l'utilizzo di informazioni trasmesse dai suddetti sensori ad un sistema informatico di diagnostica centrale governato da algoritmi di intelligenza artificiale.

Nel corso dell'esercizio l'emanazione del decreto-legge n. 68/2022, convertito dalla legge n. 108/2022, ha affidato ad Anas la gestione temporanea delle **Autostrade a pedaggio A24 e A25** per oltre 280 km, tra Lazio e Abruzzo, finalizzata allo svolgimento delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle due autostrade. Tale attività, secondo la norma, è prevista fino al 31 dicembre 2023. L'operazione di subentro gestionale stabilita dal citato decreto-legge si caratterizza per una particolare complessità rispetto alla quale l'Azienda ha dovuto adottare opportune iniziative interne per ottemperare al dettato normativo. In particolare, è stata predisposta una struttura organizzativa ad hoc con l'obiettivo, in via principale, di acquisire i dati e la documentazione inerenti alla gestione

delle infrastrutture, agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, per procedere all'implementazione e all'avvio di nuovi ulteriori interventi manutentivi e di messa in sicurezza, all'individuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Commissario di governo per l'adeguamento e la messa in sicurezza antisismica delle autostrade A24 e A25.

Seguendo le linee tracciate nel Piano Industriale, è stato avviato un **piano assunzioni** aziendale i cui risultati al 31 dicembre 2022 registrano una forza lavoro del + 4,1% rispetto a quella rilevata al 31 dicembre 2021. In particolare, a fine 2022, l'organico complessivo a ruolo è costituito da 7.236 risorse, di cui 6.354 con contratto di lavoro a tempo indeterminato, 457 a tempo determinato, 361 a tempo determinato su Commessa Lavori e 64 unità di personale estero.

Contestualmente è stata ulteriormente incentivata la **formazione del personale**, altro elemento fondamentale per il perseguimento degli obiettivi fissati nel Piano Industriale. Circa centomila ore di corsi dedicati a tematiche quali le ispezioni di ponti e viadotti, BIM, la digital transformation, le soft skills, la formazione manageriale, il project *management* e l'anticorruzione, oltre alle materie tecnico specialistiche e giuridiche che costituiscono strumenti conoscitivi fondamentali per lo svolgimento della mission aziendale.

Nell'ambito di priorità strategiche del Polo Infrastrutture, Anas sta da tempo implementando un percorso di adozione dei principi della **sostenibilità** in grado di orientare le scelte strategiche di medio-lungo periodo in coerenza con gli orientamenti internazionali definiti con l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e con il Green Deal Europeo.

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

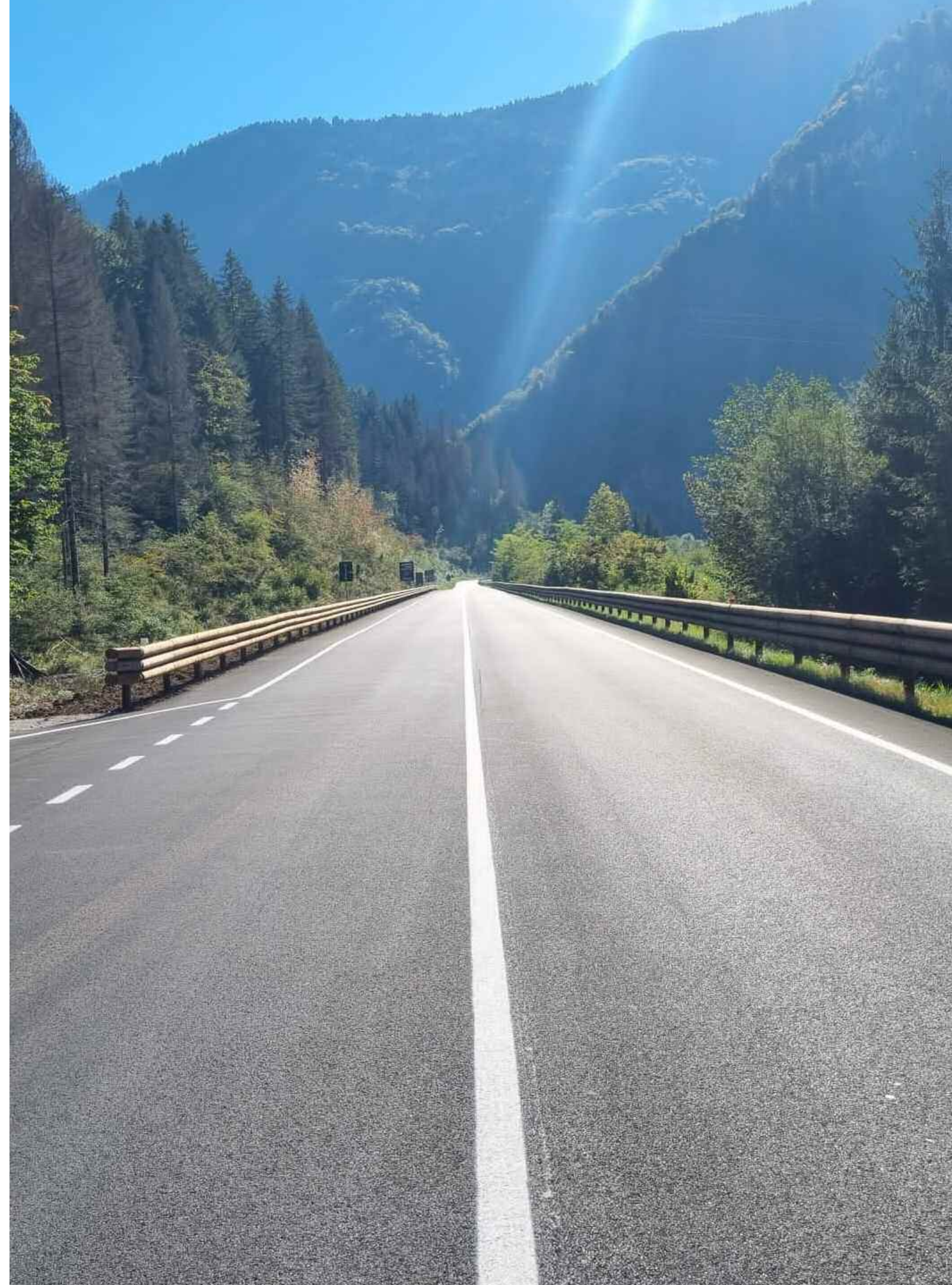
Tra i **fatti di rilievo relativi all'esercizio** si segnala che a dicembre il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) ha approvato 4,55 miliardi di euro per investimenti del Contratto di Programma Anas rendendo disponibili i fondi stanziati dalla Legge di Bilancio 2022.

Infine, si evidenzia il decreto-legge n. 35 del 31 marzo 2023 "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" che si inserisce nel contesto di una serie di iniziative legislative volte a "riattivare" l'iter di realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina e delle connesse opere di collegamento ferroviario e stradale ed a interrompere il processo di liquidazione della società concessionaria Stretto di Messina.

Prima di illustrare le attività svolte nel 2022, desidero ringraziare l'Azionista per il supporto fornitoci, di fondamentale importanza per il conseguimento degli obiettivi sociali.

In ultimo, voglio ringraziare in maniera particolare tutte le donne e gli uomini di Anas che quotidianamente operano in ogni dove con entusiasmo, spirito di sacrificio e senso di responsabilità per assicurare una viabilità più efficiente al nostro Paese.

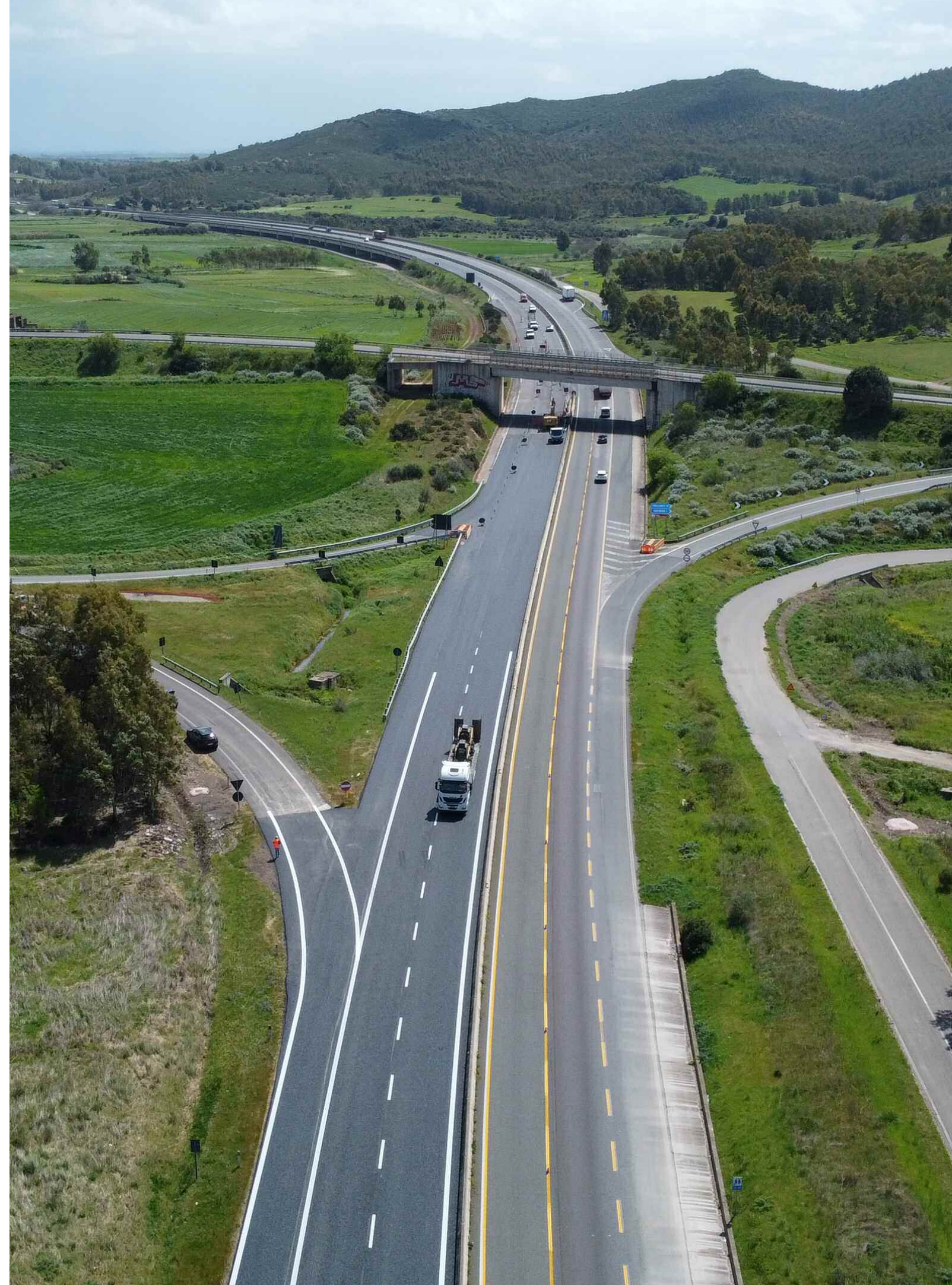
Il Presidente
Edoardo Valente



ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Anas S.p.A., del 4 maggio 2023, presieduta dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione Dott. Edoardo Valente, ha deliberato, con il voto favorevole dell'Azionista unico, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.:

- di approvare il Bilancio di Esercizio di Anas S.p.A. al 31.12.2022, corredato dalla Relazione sulla Gestione al 31.12.2022 e dal Conto Consuntivo in termini di Cassa ai sensi del DM 27 marzo 2013, che chiude con un utile di 4.835.686,00 euro;
- di approvare la proposta di destinare l'utile netto dell'esercizio come segue:
 - quanto a euro 241.784,00, pari al 5%, a Riserva Legale;
 - quanto a euro 4.593.902,00, da versare al Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 49, comma 11, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96.



[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 con-tenzioso 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 MIMS 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;
- **DTIDS:** Direzione Technology Innovation & Digital Spoke (ex DICT) di Anas;
- **DRUO:** Direzione Risorse Umane e Organizzazione di Anas;
- **LCP:** Licenze, Concessioni e Pubblicità;
- **ST:** Strutture Territoriali;
- **SS:** Strada statale;
- **MEF:** Ministero dell'Economia e delle Finanze;
- **MIT:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- **MIMS:** Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (oggi MIT).

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2022

Il presente bilancio evidenzia un utile d'esercizio pari a euro 4.835.686, meglio illustrato nelle successive Note al bilancio, e viene presentato per la discussione oltre i termini previsti dall'art. 2364 c.c. per la convocazione dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti.

L'esigenza di far ricorso al maggior termine di centottanta giorni, così come consentito dallo statuto della Società, è giustificata dalla necessità che venga definito il quadro normativo inerente alla partecipazione detenuta nella società Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione.

Principali Risultati Raggiunti	2022	2021
RICAVI OPERATIVI (€/Mln)	3.404,54	2.889,35
COSTI OPERATIVI (€/Mln)	(3.201,08)	(2.741,99)
MARGINE OPERATIVO LORDO [EBITDA] (€/Mln)	203,46	147,36
RISULTATO OPERATIVO [EBIT] (€/Mln)	(0,81)	(6,61)
RISULTATO D'ESERCIZIO (€/Mln)	4,84	0,40
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (€/Mln)	(1.268,56)	(869,49)
MEZZI PROPRI	2.449,48	2.441,47
ROE RN/MP*	0,20%	0,02%
ROI EBIT/CI*	(0,06%)	(0,45%)
ROS (EBIT MARGIN) EBIT/RIC	(0,02%)	(0,23%)
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN) EBITDA/RIC	5,98%	5,10%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT) RIC/CI*	2,47	1,96
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO PFN/MP	(0,52)	(0,36)

LEGENDA

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

EBITDA: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

EBIT: Risultato operativo

PFN: Posizione finanziaria netta

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

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

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2022 rispetto ai saldi economici e patrimoniali al 31 dicembre 2021, le motivazioni sottostanti tali variazioni sono ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note al bilancio, a cui si fa rimando.

Conto economico riclassificato

Valori in €/mln				
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione	%
Ricavi operativi	3.404,54	2.889,35	515,19	18%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.359,02	2.836,63	522,40	18%
Altri proventi	45,52	52,72	(7,20)	-14%
Costi operativi	(3.201,08)	(2.741,99)	(459,09)	17%
Costo del personale	(473,22)	(456,81)	(16,41)	4%
Altri costi netti	(2.727,86)	(2.285,18)	(442,68)	19%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	203,46	147,36	56,09	38%
Ammortamenti	(171,51)	(167,12)	(4,38)	3%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(32,76)	13,15	(45,90)	<-100%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(0,81)	(6,61)	5,80	-88%
Proventi e oneri finanziari	5,64	6,98	(1,34)	-19%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	4,83	0,37	4,46	>100%
Imposte sul reddito	0,01	0,03	(0,02)	-55%
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	4,84	0,40	4,43	>100%

Stato patrimoniale riclassificato

Valori in €/mln

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione	%
Capitale circolante netto gestionale	(514,86)	(152,00)	(362,86)	>100%
Altre attività nette	751,12	741,62	9,50	1%
Capitale circolante	236,24	589,62	(353,38)	-60%
Immobilizzazioni tecniche	1.555,55	1.658,66	(103,11)	-6%
Partecipazioni	709,76	711,66	(1,90)	0%
Capitale immobilizzato netto	2.265,31	2.370,32	(105,01)	-4%
TFR	(24,03)	(28,21)	4,18	-15%
Altri fondi	(1.296,60)	(1.359,78)	63,17	-5%
TFR e altri fondi	(1.320,63)	(1.387,99)	67,35	-5%
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.180,92	1.571,95	(391,04)	-25%
Posizione finanziaria netta a breve	(1.392,64)	(798,62)	(594,02)	74%
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	124,08	(70,90)	194,99	>100%
Posizione finanziaria netta	(1.268,56)	(869,52)	(399,04)	46%
Mezzi propri	2.449,48	2.441,47	8,01	0%
TOTALE COPERTURE	1.180,92	1.571,95	(391,04)	-25%

ANDAMENTO GESTIONE FINANZIARIA

L'anno 2022 è stato caratterizzato da un indebitamento bancario medio essenzialmente in linea con quanto rilevato nel corso dell'anno precedente, in ragione di una costante e continua attività di pagamento realizzata verso le imprese appaltatrici a titolo di esecuzione delle opere e di anticipazioni contrattuali e della conseguente attività di richiesta e incasso dei contributi maturati prevalentemente nei confronti dello Stato.

Le attività di predisposizione delle richieste di erogazione a valere dei contributi confluiti nel "Fondo Unico", in ottemperanza alle prescrizioni normative contemplate nell'art. 1, comma 869, della Legge n. 208/2015 e nel relativo Decreto Interministeriale attuativo, e i conseguenti incassi hanno consentito, per l'anno 2022, di assicurare il mantenimento di una posizione finanziaria netta di breve periodo in miglioramento rispetto all'anno precedente.

A tale proposito si rappresenta che nel corso dell'anno 2022 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 2022 ammontano a circa 1.606 milioni di euro, a fronte di circa 1.481 milioni di euro del 2021.

Si fornisce di seguito un prospetto riepilogativo dei versamenti per cassa dei contributi statali, di origine comunitaria e verso EE.LL., realizzati nel corso dell'anno 2022 sul conto Anas intrattenuto presso Banca d'Italia:

Valori in €/mln

TIPOLOGIA CONTRIBUTI	
Fondo Unico	1.605,57
FSC ex FAS	15,12
FSC 2014 – 2020	122,15
Altri Contributi MIT	165,87
Contributi verso EE. LL.	1,47
Contributi Comunitari	26,11
Totale	1.936,29

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

Valori in €/mln

	Incassi da Fondo Unico			Pagamenti Relativi a Fondo Unico		
	Lavori + SaD	O.I.	Totale	Lavori + SaD	O.I.	Totale
Contratti di Programma	382,17	32,99	415,16	342,28	39,91	382,19
Programma Ponti Viadotti e Gallerie	10,87	1,65	12,51	6,51	1,02	7,53
Contributi pluriennali	59,85	6,88	66,73	53,94	6,08	60,02
Sisma Italia Centrale	36,09	0,23	36,32	40,32	5,24	45,57
Fondo Infrastrutture 2018 - Sisma	15,41	1,99	17,40	12,37	1,56	13,93
Fondo Infrastrutture 2019 – Sisma	10,95	1,20	12,15	13,73	1,65	15,38
Mondiali Sci Cortina	7,99	1,32	9,31	7,61	1,16	8,77
Contributi Vari	39,84	2,02	41,86	14,95	1,76	16,70
Deflazione Contenzioso	22,08	-	22,08	21,75	-	21,75
Fondo Infrastrutture 2017 – Rifinanziamento CDP 2016-2020	427,55	51,88	479,43	374,87	48,38	423,25
Sblocca Italia	65,40	9,07	74,47	22,47	3,22	25,69
Asse Autostradale SARC	2,60	(0,58)	2,02	4,66	0,63	5,30
Strade dismesse dalle regioni	1,85	0,29	2,14	1,66	0,26	1,92
Fondo Infrastrutture 2017 – Strade dismesse dalle regioni	47,27	6,73	54,00	26,98	3,64	30,62
Fondo Infrastrutture 2018 – Strade dismesse dalle regioni	35,01	4,99	40,00	85,26	10,56	95,82
Fondo Infrastrutture 2018 – Completamento Itinerari	8,14	1,02	9,16	7,82	1,02	8,83
Fondo Infrastrutture 2018 – Programma Ponti Viadotti e Gallerie	8,37	1,08	9,45	6,70	0,90	7,61
Fondo Infrastrutture 2019 – Programma Ponti Viadotti e Gallerie	105,22	12,21	117,43	90,87	11,02	101,89
Legge di Bilancio 2021	164,11	19,83	183,94	144,40	16,11	160,51
Fondo Investimenti 2020	-	-	-	21,19	1,89	23,08
Legge di Bilancio 2022	-	-	-	0,08	0,01	0,09
TOTALE	1.450,78	154,79	1.605,57	1.300,40	156,02	1.456,42

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

Nel corso del 2022, oltre agli affidamenti concessi a titolo di scoperto di c/c, rispetto ai quali le relative procedure di selezione erano state realizzate nel 2021 e prorogate nel 2022 secondo quanto definito negli atti convenzionali di riferimento, Anas dispone altresì di ulteriori affidamenti utilizzabili per finanziamenti di breve periodo (denaro caldo), per anticipazioni crediti e operazioni di factoring. Si fa presente che, nel corso dell'anno 2022, l'indebitamento medio a breve termine è stato pari a circa 823 milioni di euro.

Gli interessi passivi maturati sono stati pari a circa 6,02 milioni di euro, di cui 2,3 milioni di euro maturati su utilizzi di scoperti di c/c, 2,2 milioni di euro per anticipazioni crediti, 1,2 milioni di euro su finanziamenti a breve termine (denaro caldo) e 0,32 milioni di euro per oneri finanziari su mutui. Gli interessi attivi, essenzialmente riconducibili alla liquidità di cui all'ex FCG, sono stati pari a circa 0,75 milioni di euro.

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

Si conferma che nel corso del 2022 Anas ha regolarmente provveduto a trasmettere i dati richiesti ai sensi delle seguenti norme:

- 1 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;
- 2 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.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Aumento costi energetici

A causa dell'aggravio dell'aumento dei costi energetici derivanti oltre che da un incremento della domanda e dell'inflazione anche dalla guerra in Ucraina, Anas ha richiesto anche per il 2022 l'erogazione di un contributo straordinario a copertura della contrazione dei ricavi e a compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti per l'aumento dei prezzi nel settore elettrico e per i maggiori oneri connessi alle attività di gestione della rete.

Il Decreto Legge 23 novembre 2022, n. 179 (Misure urgenti in materia di accise sui carburanti e di sostegno agli enti territoriali e ai territori delle Marche colpiti da eccezionali eventi meteorologici), all'articolo 2, commi 5 e 6 destina ad Anas risorse per 176 milioni di euro per l'anno 2022, di cui 125 milioni per l'incremento dei costi sostenuti per l'illuminazione pubblica delle strade statali in gestione per l'anno 2022 e 51 milioni per gli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade.



CAMPANIA, PERSONALE ANAS SULLA STRADA STATALE 87 'SANNITICA'

Piano Industriale 2022-2031

Nell'ottobre 2021 la Capogruppo FS ha avviato il processo di definizione del Piano Industriale 2022-2031. Il 23 dicembre 2021, a seguito della definizione delle linee guida trasmesse dalla Capogruppo FS, Anas ha sviluppato il nuovo Piano Strategico, articolato nella dichiarazione di obiettivi strategici, operativi, industriali, economici, finanziari e patrimoniali per gli anni 2022-2031. In data 20 gennaio 2022 il Consiglio di Amministrazione di Anas ha approvato all'unanimità i Lineamenti strategici di Piano Industriale 2022-2031, accompagnati dalla dichiarazione delle previsioni preliminari di Piano attraverso l'inserimento dei dati economico-finanziari nel sistema di Capogruppo HFM-FCS. Nelle successive settimane i lineamenti strategici sono stati declinati dalle diverse funzioni aziendali, nell'interfaccia con le strutture della Capogruppo. Il 29 marzo 2022 il Piano Industriale 2022-2031 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas. Il Piano si basa su sei obiettivi strategici, pienamente allineati con il nuovo assetto organizzativo della Capogruppo, che nel Piano consolidato prevede la creazione di quattro poli, con Anas all'interno del Polo Infrastrutturale, coordinato da RFI. Le previsioni economico-finanziario del Piano hanno infine permesso di aggiornare il PEF alla luce delle più importanti modifiche normative e dell'orientamento definito dal concedente MIMS.

Il Piano Industriale 2022-2031 ipotizzava: a) la copertura parte di MEF e MIT dei fabbisogni finanziari associati agli investimenti previsti e ai costi non coperti dalle fonti finanziarie attuali, nelle more dell'aggiornamento del Contratto di Programma; b) l'estensione della durata della Concessione MIT-Anas al 2052 (attualmente in corso di discussione con il Concedente); c) l'introduzione a favore di Anas di un contributo, pari all'1% della produzione netta e del Corrispettivo Parte Servizi, a copertura del costo economico-tecnico sostenuto dalla Società.

Il Piano approvato a marzo 2022 è stato oggetto di revisione, su istanza della Capogruppo che ha avviato l'11 novembre 2022 il processo di redazione del Piano 2023-2032, che è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di Anas del 21 marzo 2023. In base alle linee guida trasmesse dalla Capogruppo FS, il nuovo Piano Strategico è stato sviluppato su un orizzonte temporale di dieci anni e include gli obiettivi operativi, industriali, economici, finanziari e patrimoniali per gli anni 2023-2032, in cui l'anno 2023 rappresenta il Budget. Le ipotesi economico-finanziarie sulle quali è stato sviluppato il nuovo Piano Industriale 2023-2032 sono le stesse di quelle approvato nel 2022.

Sinergie con Ferrovie dello Stato

Il nuovo assetto organizzativo definito dal Piano Industriale 2022-2031 di Ferrovie dello Stato Italiane e delle Società del Gruppo, che come sopra esposto prevede la creazione di quattro poli operativi (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica, Urbano), ha permesso di declinare in modo organico le sinergie individuate nel corso dei passati esercizi. Gli assi di sinergia riguardano l'ingegneria delle infrastrutture, con quattro aree di collaborazione con Italferr e l'ingegneria del monitoraggio strumentale delle opere d'arte e delle gallerie, sotto il coordinamento di RFI. Nel corso del 2022 è proseguito lo scambio di best practice nelle aree cruciali dell'attività del Polo (accelerazione investimenti, sviluppo di progetti congiunti "iconici", attuazione della governance nella gestione delle attività sotto il coordinamento di RFI). L'attuazione di questo scambio di conoscenze e pratiche è stata agevolata da tre convenzioni tra Anas e Italferr, sottoscritte il 15 luglio 2022. Le convenzioni hanno la durata di un anno, prorogabile di ulteriori sei mesi e non sottendono per alcuna delle Parti finalità di lucro, in quanto inerenti all'interesse pubblico.

Va segnalata, inoltre, l'approvazione della legge 5 agosto 2022, n. 108, in vigore dal 6 agosto, che ha riscritto l'art. 2 ter del D.L. n. 76/2020 sulle sinergie Anas. La nuova formulazione dell'art. 2 ter del D.L. n. 76/2020 prevede tra l'altro che Anas, in deroga al Codice dei Lavori Pubblici, possa sottoscrivere "appositi accordi e convenzioni con le altre società del gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa la Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del gruppo", facendo altresì cadere la limitazione temporale di tale ricorso al 31 dicembre 2022. Inoltre, la legge 5 agosto 2022 conferma la possibilità per Anas di avvalersi di Accordi Quadro all'interno del Gruppo e introduce un nuovo comma in forza del quale si prevede che Anas possa concedere beni immobili in gestione a Società del Gruppo.

Nel corso del 2022 non sono stati registrati effetti economici derivanti da sinergie.

Realizzare le sinergie intra-Gruppo/Polo è anche una delle priorità del Piano Industriale 2023-2032, per questo nel mese di dicembre 2022 è stato avviato dalla Capogruppo un nuovo processo di identificazione e quantificazione delle sinergie che si è concluso nella prima settimana di marzo 2023. L'attività ha visto coinvolte le Società del Polo Infrastrutture, con l'obiettivo di identificare iniziative sinergiche su tre ambiti specifici: acquisti, investimenti e disponibilità infrastruttura. Per ogni iniziativa identificata sono stati identificati gli impatti economici e le risultanze di questa attività sono state recepite nel Piano Industriale 2023-2032.

Subentro di Anas S.p.A. nella gestione della A24 e della A25 ai sensi dell'art. 2 D.L. n. 85/2022 convertito con Legge del 5 agosto 2022, n. 108

Di seguito si descrivono le disposizioni introdotte dall'art. 2 del D.L. n. 85/2022, poi trasfuso nell'art. 7-ter del D.L. n. 68/2022, convertito con modificazioni dalla Legge n. 108/2022 con particolare riguardo agli adempimenti e gli oneri a carico di Anas:

- in conseguenza della risoluzione della Concessione per grave inadempimento di Strada dei Parchi, la legge prevede la retrocessione della Concessione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e l'affidamento temporaneo della gestione delle autostrade A24 e A25 ad Anas, nelle more del

trasferimento della titolarità della Concessione alla società *in house* prevista dall'art. 2, comma 2-sexies, D.L. n. 121/2021, convertito dalla Legge n. 156/2021 e, comunque, non oltre la data del 31 Dicembre 2023.

- a seguito della risoluzione, verrà riconosciuto al concessionario uscente il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori al netto degli ammortamenti, fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare dell'indennizzo l'importo corrispondente al credito vantato dall'Anas S.p.a. a titolo di prezzo di Concessione, nei confronti del concessionario.
- subentrando alla gestione delle tratte autostradali A24 e A25, Anas dovrà provvedere (come, in concreto, provvede) anche allo svolgimento delle seguenti attività:
 - effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;
 - completamento degli interventi previsti per la messa in sicurezza antisismica delle due tratte autostradali. Per questi ultimi, al concessionario uscente erano state rese disponibili risorse per 111,7 milioni di euro nella forma di interruzione della corresponsione dei canoni concessori per gli anni 2015 e 2016, e per 250 milioni di euro nella forma di un contributo statale in due tranches nel 2018 e 2019;
 - ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal MIT e dal Commissario straordinario nominato ai sensi dell'art. 206, D.L. n. 34/2020 convertito dalla Legge n. 77/2020.
- per lo svolgimento delle attività precedentemente descritte e la copertura dei costi di gestione, Anas:
 - beneficia di un'anticipazione per l'anno 2022 di 60 milioni di euro che dovrà restituire, senza interessi, alla Società *in house* entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità Concessione (l'anticipazione è stata in concreto erogata ad Anas il 23 dicembre 2022);
 - riscuote le tariffe di pedaggio, compreso il sovrapprezzo: la legge precisa che "i relativi proventi sono destinati [da Anas] alla copertura dei costi di gestione nonché all'effettuazione degli interventi di [manutenzione ordinaria] ... e, per la parte eccedente, a [l] rimborso del credito vantato a titolo di prezzo della concessione]. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore dell'Anas S.p.A. per lo svolgimento delle attività affidate";
 - si avvale, con rimborso dei relativi oneri, del personale delle Società Strada dei Parchi, Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l., con esclusione del personale inquadrato come dirigente;
 - subentra nei contratti in essere alla data dell'8 luglio 2022 stipulati da Strada dei Parchi per la gestione e l'effettuazione degli interventi.
- per assicurare la continuità operativa dell'infrastruttura, il concessionario uscente ha messo a disposizione di Anas la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade.
- Infine, la legge attribuisce all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfsa) il compito di effettuare ispezioni finalizzate a verificare le condizioni di sicurezza

dell'intera infrastruttura autostradale, informando mensilmente Anas e il MIT sui risultati dell'attività ispettiva: le risultanze delle ispezioni di Ansfsa dovranno essere utilizzate dal MIT per la quantificazione del risarcimento del danno da chiedere a Strada dei Parchi, sottraendolo dall'indennizzo.

Come detto, l'affidamento della gestione ad Anas è temporaneo e durerà fino alla costituzione della NewCo prevista dalla legge n. 156/2021 e "comunque non oltre la data del 31 dicembre 2023": tale previsione è coerente con la previsione del D.L. n. 121/2021, convertito dalla Legge n. 156/2021, che ha previsto il mantenimento in capo ad Anas dei soli compiti di gestione della rete viaria statale non a pedaggio e la devoluzione dei compiti in materia di autostrade a pedaggio alla NewCo prevista dalla stessa norma.

Strada dei Parchi ha impugnato i provvedimenti amministrativi di risoluzione della Concessione dinanzi al TAR Lazio, chiedendo l'annullamento, previa sospensione, del decreto del MIT n. 29 del 14 giugno 2022 e del decreto interministeriale MIT-MEF in data 7 luglio 2022, richiamati dall'art. 7-ter del D.L. n. 68/2022 quali atti presupposti della risoluzione disposta ex lege. La fase cautelare si è conclusa con l'ordinanza del Consiglio di Stato 26 agosto 2022, n. 4086 che, in riforma delle precedenti statuizioni del TAR Lazio, ha respinto la domanda cautelare proposta da Strada dei Parchi. Per effetto delle pronunce cautelari la gestione delle Autostrade A24 e A25 è stata effettuata: (i) da Anas dall'8 luglio 2022 al 12 luglio 2022, (ii) da Strada dei Parchi dal 13 luglio 2022 al 1° agosto 2022; (iii) nuovamente da Anas a partire dal 2 agosto 2022.

A seguito dell'udienza di merito del giudizio tenutasi il 7 dicembre 2022, con sentenza 29 dicembre 2022, n. 17819 la Quarta Sezione del TAR Lazio ha dichiarato rilevanti e non manifestamente infondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 2 del D.L. n. 85/2022 (norma trasfusa, come detto, nell'art. 7 ter del D.L. n. 68/2022) in relazione agli artt. 77 e 3, 24, 25, 101, 102, 103, 111 e 113 della Costituzione e ha, pertanto, sospeso il giudizio e rimesso gli atti alla Corte Costituzionale. Nelle more, Anas prosegue nelle attività di gestione delle due tratte autostradali.

Contestualmente, Strada dei Parchi ha convenuto in giudizio il MIT dinanzi al Tribunale Civile di Roma per far dichiarare la legittimità del recesso dalla Convenzione. Nell'ambito di tale giudizio, Strada dei Parchi ha proposto anche un ricorso cautelare riproponendo le stesse istanze già formulate davanti al giudice amministrativo, ovvero di essere riammessa nella gestione e, in alternativa, di vedersi riconoscere una provvisoria di 500 milioni di euro sull'indennizzo da parte del MIMS di cui all'art. 7bis del Decreto Legge n. 68/2022, nonché, in subordine, di poter riscuotere i pedaggi autostradali. L'udienza per la trattazione del ricorso cautelare si è da ultimo tenuta il 30 gennaio 2023 e in quella occasione il giudice si è riservato.

Il 20 agosto 2022 Strada dei Parchi ha informato Anas di avere presentato al Tribunale di Roma domanda di concordato prenotativo ai sensi dell'art. 44 del Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza (D.Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, da ultimo modificato dal D.Lgs. 17 giugno 2022, n. 83), con richiesta di misure protettive contro eventuali aggressioni patrimoniali. Il ricorso è stato depositato in data 15 agosto 2022 ed è stato trasmesso alla Camera di commercio di Roma per la pubblicazione il 16 agosto 2022.

In data 13 dicembre 2022 Strada dei Parchi ha presentato il piano di concordato sul quale si dovrà pronunciare il Tribunale fallimentare di Roma.

Per quanto riguarda i risultati economici del periodo 2022 si rimanda al paragrafo “Gestione temporanea delle autostrade A24 e A25”.

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

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



VALLE D'AOSTA - SGOMBERO NEVE SULLA STRADA STATALE 27 AL VALICO DEL GRAN SAN BERNARDO

RISORSE UMANE

LA COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

La forza lavoro impiegata da Anas al 31 dicembre 2022 risulta in aumento rispetto a quella registrata al 31 dicembre 2021 (+4,1%). A fine 2022 l'organico complessivo a ruolo è costituito da 7.236 risorse, di cui 6.354 con contratto di lavoro a tempo indeterminato, 457 a tempo determinato, 361 a tempo determinato su commessa lavori e 64 unità di personale estero allocato su commesse lavori a carico di Anas in Algeria e Qatar.

Personale a ruolo suddiviso per inquadramento e tipo di contratto	al 31/12/2022				al 31/12/2021			
	Uomini	Donne	Totale	% su totale	Uomini	Donne	Totale	% su totale
Dirigenti	128	32	160	2%	132	27	159	2%
Quadri	1.836	628	2.464	34%	1.715	599	2.314	33%
Impiegati	3.677	849	4.526	63%	3.566	834	4.400	63%
Operai	22	-	22	0%	-	-	-	-
Personale Estero	64	-	64	1%	78	-	78	1%
Totale	5.727	1.509	7.236	100%	5.491	1.460	6.951	100%
Lavoratori a tempo indeterminato	4.917	1.437	6.354	88%	4.822	1.370	6.192	89%
Lavoratori a tempo determinato	413	44	457	6%	439	72	511	7%
Lavoratori a tempo determinato su Commessa	333	28	361	5%	152	18	170	2%
Personale Estero	64	-	64	1%	78	-	78	1%
Totale	5.727	1.509	7.236	100%	5.491	1.460	6.951	100%
<i>Di cui contratti part-time</i>	7	16	23	0,3%	7	12	19	0,3%
% Donne sul totale dei dipendenti	-	21%	-	-	-	21%	-	-

Dal suddetto computo, in ottemperanza al criterio di classificazione del personale adottato dalla Capogruppo FS, è escluso il personale distaccato presso Anas da altre Società o assegnato temporaneamente ad Anas dalla P.A., il personale con contratto di lavoro parasubordinato e i tirocinanti. Suddetto personale al 31 dicembre 2022 ammonta complessivamente a 95 unità.

Rispetto all'organico indicato nella tabella sopra riportata, a seguito del subentro nella gestione temporanea della rete autostradale A24 e A25, a decorrere dal mese di luglio 2022, salvo il periodo di sospensione disposto per effetto dei provvedimenti giudiziari emanati, Anas S.p.A. si avvale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 7 ter del D. L. n. 68/2022, direttamente del personale subordinato della Società Strada dei Parchi – a eccezione di quello con qualifica dirigenziale – e ne sostiene i relativi oneri.

Di seguito si riporta il report sintetico della composizione dell'organico della Società Strada dei Parchi di cui Anas si avvale alla data del 31 dicembre 2022:

Area di inquadramento	Unità	Note
Impiegato	331	di cui 143 esattori
Operaio	89	
Quadro	15	
Totale	435	-

Inoltre, ai fini della gestione delle suddette tratte autostradali per le esigenze temporanee connesse al periodo invernale Anas ha altresì assunto direttamente n. 46 risorse stagionali alle quali applica la contrattazione collettiva vigente presso la Società Strada dei Parchi.

L'88% del totale dei dipendenti è in forza con un contratto di lavoro a tempo indeterminato e lo 0,3% con contratto part-time. L'aumento dell'organico registrato rispetto all'anno 2021 è avvenuto nell'ambito dei contratti a tempo indeterminato (+162 unità) e nel personale a tempo determinato su commessa (+191), mentre si registra un calo nel personale Estero (-14) e in quello a tempo determinato (-54).

Si segnala, inoltre, che il 21% della forza lavoro totale è composta da donne in linea con i dati registrati nell'anno 2021.

Per quanto concerne il personale in entrata, nell'anno 2022, sono state effettuate 1.239 assunzioni, di cui 172 a tempo indeterminato, 680 a tempo determinato, 371 a tempo determinato su commessa e 16 relative al personale estero. Inoltre, sono state effettuate 259 trasformazioni contrattuali da tempo determinato a tempo indeterminato. Per quanto concerne le uscite, invece, si registrano 954 cessazioni, di cui 269 a tempo indeterminato, 475 a tempo determinato, 180 di personale a tempo determinato su commessa e 30 relative al personale estero.

	Operai	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza al 31/12/2021	-	4.478	2.314	6.792	159	6.951
Assunzioni	22	1.058	153	1.233	6	1.239
Promozioni/Retrocessioni	-		116	116	10	1.365
Totale Entrate	22	1.058	269	1.349	16	1.365
Cessazioni	-	831	109	940	14	954
Promozioni/Retrocessioni	-	115	10	125	1	126
Totale Uscite	-	946	119	1.065	15	1.080
Consistenza al 31/12/2022	22	4.590	2.464	7.076	160	7.236

La consistenza media a ruolo è aumentata nell'anno di 260,3 unità (+3,9%).

	Operai	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza media a ruolo Anno 2021	-	4.329,8	2.238,3	6.568,1	158,8	6.726,9
Consistenza media a ruolo Anno 2022	1,8	4.434,0	2.395,2	6.831,0	156,2	6.987,2

Alla data del 31 dicembre 2022 l'età media dei dipendenti Anas risulta pari a 47,0 anni, dato sostanzialmente in linea rispetto ai 47,1 anni registrati al 31 dicembre 2021.

Età Media	Età Media al 31/12/2022			Età Media al 31/12/2021		
	Maschio	Femmina	Totale	Maschio	Femmina	Totale
Lavoratori a tempo indeterminato	48,3	46,4	47,9	48,4	46,6	48,0
Lavoratori a tempo determinato	40,6	37,4	40,3	38,6	35,7	38,2
Media	47,3	46,0	47,0	47,4	45,9	47,1

Per quanto concerne la distribuzione dei dipendenti a Tempo Indeterminato per età anagrafica si segnala che circa il 40% ha un'età superiore a 50 anni.

Fascia d'età	Impiegati	Quadri	Dirigenti	Totale
20 - 30	196	17	-	213
31 - 40	930	393	-	1.323
41 - 50	1.296	962	29	2.287
51 - 60	952	757	96	1.805
61 e oltre	432	260	34	726
Consistenza TI al 31/12/2022	3.806	2.389	159	6.354

JOB POSTING

Nel corso del 2022, sono stati pubblicati 36 avvisi di Selezione Interna, di cui 18 per passaggi orizzontali e 18 per passaggi verticali.

Le prove selettive relative alle sopra citate selezioni, sono state programmate per i primi mesi del 2023.

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Nel corso dell'anno 2022 sono stati realizzati interventi formativi con un totale di 5.877 partecipazioni, 27.895 giornate e 100.753 ore di formazione. Il costo totale sostenuto è stato pari a 952 mila euro.

Nel pieno rispetto della sicurezza dei lavoratori, in osservanza delle misure di contenimento della pandemia di Covid-19, con l'obiettivo di soddisfare la necessità del distanziamento sociale e prevenire situazioni di assembramento, le attività formative in presenza sono rimaste sospese, a eccezione di quelle attività in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro per le quali è prevista l'obbligatorietà della formazione in presenza. La DRUO/RTC/Training ha pertanto progettato tutti gli interventi formativi con modalità "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 macroaree di intervento e ambiti tematici:

Area Soft Skills

New Ways of Working

Anas, dopo aver integrato il lavoro agile quale misura strutturale di conciliazione tra i tempi di vita e i tempi di lavoro, intende sostenere il proprio processo di cambiamento in atto, attraverso lo sviluppo di un mindset digitale e l'utilizzo di nuove tecnologie e nuove modalità di collaborazione, promuovendo la produttività del lavoro individuale e dei team. A tal fine è stato progettato un percorso formativo, digitale e interattivo, la cui erogazione, incominciata nel mese di luglio 2022, ha accompagnato l'introduzione del

“New Normal” in Azienda ed è stato così articolato:

- 1 corso Shape your Future, della durata di 4 ore, rivolto a 1.882 dipendenti Anas coinvolti nell'applicazione dello smart working e finalizzato a innovare gradualmente il lavoro quotidiano mediante l'utilizzo degli strumenti tecnologici per efficientare i tempi, migliorare il wellbeing e incrementare l'efficacia, secondo le logiche e gli strumenti del New Way of Working;
- 2 corso Smart Manager, della durata di 2 ore, rivolto ai dirigenti e ai middle manager Anas (556 destinatari totali), responsabili di team, finalizzato a gestire team misti (in presenza e da remoto) e ad acquisire conoscenze tecniche e nuovi comportamenti tipici dei workplace più innovativi e digitali.

Inoltre, nel corso del 2022, è stato progettato un corso in materia di Digital Collaboration, della durata di 2 ore, rivolto a circa 4.400 dipendenti Anas, finalizzato a rafforzare sia le conoscenze tecniche sull'uso degli strumenti digitali a supporto del lavoro ibrido, sia le conoscenze relazionali per una comunicazione che tenga conto di potenzialità e vincoli dei canali utilizzati. L'erogazione del corso partirà nel 2023.

Formazione dedicata al Comitato Pari Opportunità (CPO) di Anas

È stato sviluppato un intervento formativo dedicato a 99 risorse, membri del CPO di Anas. Con questo progetto la società ha voluto offrire nozioni riguardanti il CPO, ad esempio le sue funzioni, il ruolo che riveste all'interno di Anas, gli obiettivi che si pone e le azioni che si vogliono intraprendere.

Sono state descritte nozioni di aspetto giuridico normativo, come ad esempio la giurisprudenza nazionale e comunitaria sul principio dell'uguaglianza di genere, il rapporto donne-azienda. Inoltre, sono state condivise le esperienze di altri CPO di altre aziende al fine di capirne gli aspetti positivi e riflettere insieme.

L'obiettivo principale di questo intervento formativo è stato però quello di realizzare un momento di conoscenza e confronto tra i membri del Comitato per creare una rete sociale e uno spirito di gruppo, indispensabile per lavorare al meglio sulle prossime azioni.

Le edizioni sono state n. 4, ognuna di n. 3 ore di formazione. È stata coinvolta una società esterna che ha collaborato nella fase di progettazione e nella fase di erogazione con Anas (Formazione e CPO).

Masterclass for the Future-HRC

Il percorso formativo si rivolge a 128 Dirigenti che tra il mese di ottobre 2022 e il mese di giugno 2023 possono usufruire di un catalogo di prodotti formativi, per un totale di 6 ore di formazione per ognuno, che ricomprende contenuti con approccio multi-prospettico, in modalità sincrona, con l'obiettivo di far sviluppare competenze trasversali in ambito manageriale e di sviluppo delle risorse umane. Nell'ambito delle attività formative è stata prevista la suddivisione dei partecipanti in classi multi-tematiche riguardanti:

- 1 “New way of Leadership”, per conoscere i nuovi stili e strumenti di *management* e rendere la leadership

- più inclusiva e sostenibile, ottimizzando il lavoro dei Team e dei singoli e aumentando l'*engagement* e le *performance* anche attraverso una migliore gestione della fatica, dello stress e delle proprie emozioni;
- 2 “New way of Working” per conoscere stili di leadership e di *management* attraverso un approccio agile funzionale a un'efficacia delle dinamiche lavorative, delle riunioni e del *work-life balance*;
- 3 “New way of Digital”, per conoscere meglio gli strumenti digitali per sviluppare progetti innovativi, gestire e meglio organizzare il volume delle informazioni e migliorare la comunicazione attraverso lo schermo.

Formazione multi-tematica in materia di soft skills

Il progetto formativo si pone l'obiettivo di far usufruire a 500 professionalità aziendali, tutti i responsabili di s.o., di un catalogo di prodotti formativi che ricomprenda contenuti con approccio multi-prospettico, sia in modalità sincrona che in modalità asincrona, per far acquisire loro nuove competenze personali e professionali trasversali in ambito manageriale e di sviluppo delle risorse umane, utili ad approcciare il lavoro attraverso nuove strategie e strumenti innovativi, allo scopo di migliorare le proprie capacità organizzative, gestionali e comunicative, alternando una metodologia teorica a quella pratica. L'offerta formativa è composta da:

- 1 Masterclass, appuntamenti formativi monotematici live e interattivi con docenti specializzati e case aziendali di successo;
- 2 NetClass, video formativi, interattivi della durata di 40 minuti disponibili on demand in modalità asincrona, per apprendere competenze pratiche e acquisire strumenti immediati;
- 3 Podclass di interviste ispirazionali con finalità formative;
- 4 Talks, Tavole rotonde virtuali, webinar e interviste con protagonisti del nostro tempo e personalità del mondo del business.

Area Tecnica

Agile project management

Nel secondo semestre 2022, è stato progettato un importante percorso di formazione in materia di “*Agile Project Management*”, rivolto a tutti i Quadri aziendali (A/A1) e i Dirigenti, ovvero circa 2.500 risorse.

La fase di erogazione ha preso avvio nel mese di novembre 2022 e si concluderà a giugno 2023. Per la formazione dei 2.500 partecipanti, sono state previste n. 42 edizioni. Nel mese di dicembre 2022 si è conclusa l'erogazione delle prime 5 edizioni.

Questo corso vuole far percorrere ai partecipanti il cammino che dalla conoscenza del *Project Management* “classico” arriva alla gestione Agile dei progetti, con l'obiettivo di trasferire il *know how* e gli strumenti necessari per gestirli, anche nell'ottica futura di poter preparare l'esame di certificazione PMP - *Project Management Professional* del *Project Management Institute*. Messo in piedi con professionisti del settore, è articolato in 36 ore di formazione sincrona (aula virtuale) divisi in 9 slot da 4 ore, e 2 ore di formazione asincrona (*e-learning*) con cui verranno approfonditi i principali standard e trend internazionali del settore e i principi della metodologia Agile.

Formazione applicativi suite Microsoft Office (Word, Excel, PowerPoint)

Il percorso formativo si rivolge a circa 5.000 professionalità aziendali di Anas. L'obiettivo è quello di fornire tutte le conoscenze necessarie per gestire e governare le funzionalità dei software Word, Excel e PowerPoint ottimizzando lo svolgimento delle attività aziendali attraverso l'utilizzo della suite Microsoft Office. La fruizione del percorso formativo è in modalità *e-learning*. Prima di avviare la fruizione dei contenuti è prevista un'indagine delle capacità tecnico/specialistiche rivolta ai partecipanti tramite *survey* per mappare le competenze relative a ciascun modulo didattico. In base ai risultati di quest'ultima, ciascun destinatario viene indirizzato verso un programma strutturato in base al proprio livello di partenza (base, intermedio, avanzato).

Sono previsti test intermedi per valutare lo stato di apprendimento, al termine del percorso formativo associato al livello iniziale riscontrato dalla *survey*, in caso di raggiungimento dei requisiti necessari (superamento del test finale con soglia minima dell'80%), viene rilasciato per ciascun partecipante l'attestato di frequenza. È possibile, su scelta facoltativa, accedere alle video lezioni inerenti al livello successivo (escluso avanzato).

Il percorso formativo, che potrà essere fruito sino al mese di marzo 2023, è stato completato da 2.302 professionalità corrispondenti al 45% della popolazione totale iscritta.

GDPR

Anas, ha avviato, in collaborazione con Formazione Capogruppo FS, un percorso di formazione obbligatoria sul Regolamento UE n. 679/2016 e sulle importanti novità introdotte in materia di protezione dei dati personali (General Data Protection Regulation).

L'iniziativa della durata di 80 minuti, fruibile in modalità *e-learning* attraverso la Learning Platform del Gruppo FS, è destinata a coloro che, all'interno della nostra Società, trattano informazioni relative ai dipendenti e collaboratori, ai fornitori, ai candidati e a tutti i soggetti che, entrando in contatto con Anas, forniscono i propri dati personali. Il corso è stato concluso da 892 Dirigenti e da 5.043 Impiegati, su un totale di 6.570 professionalità coinvolte.

La classificazione delle informazioni

Anas, in collaborazione con Formazione Capogruppo FS, ha avviato il percorso di formazione intitolato "La classificazione delle informazioni". L'iniziativa, la cui durata è pari a 60 minuti, si basa sulle nuove modalità di lavoro in termini di classificazione e protezione delle informazioni aziendali ed è fruibile in modalità *e-learning* attraverso la Learning Platform del Gruppo FS. Il corso è stato concluso da 3.233 soggetti, su un totale di 4.529 professionalità coinvolte.

Building Information Modeling - BIM

È stato predisposto un ciclo di webinar informativi con lo scopo principale di diffondere le conoscenze di base sulla metodologia BIM, i temi principali riguardano: i disposti normativi sulla gestione informativa e gli strumenti attuativi predisposti in Anas (Procedura di progettazione BIM, Ambiente di condivisione dei dati, Capitolato Informativo, Modello dati, Manuale di verifica dei modelli informativi, ecc.), nonché gli ambiti e le modalità di utilizzo degli stessi. Il ciclo di webinar è erogato mediante nove sessioni in modalità sincrona su piattaforma Microsoft Teams della durata di due ore ciascuna.

Il percorso è terminato nel mese di dicembre 2022 coinvolgendo 185 professionalità per un totale di 1850 ore di formazione. L'attività formativa, invece, ha coinvolto 120 professionalità aziendali tecnico-operative individuate all'interno delle Direzione Generale e delle Strutture Territoriali che si occupano di attività di coordinamento, verifica e realizzazione dei modelli.

Tale attività ha previsto la realizzazione dei seguenti due livelli formativi:

1. Idoneo per il coordinamento e la verifica dei modelli. In questo livello sono stati coinvolte circa 50 professionalità aziendali. Sono state previste 5 edizioni: ogni edizione è stata erogata nell'arco di 18 giornate della durata di 6 ore ciascuna, per un totale complessivo di 120 ore di didattica;
2. Idoneo per la realizzazione dei modelli. In questo livello sono state coinvolte 70 professionalità aziendali. Sono state previste 5 edizioni: ogni edizione è stata erogata nell'arco di 20 giornate della durata di 6 ore ciascuna, per un totale complessivo di 108 ore di didattica.

Responsabili e Vice-Responsabili per la sicurezza nelle gallerie stradali

L'attività formativa, finalizzata al conseguimento dell'abilitazione a Responsabile e/o Vice-Responsabile per la sicurezza nelle gallerie stradali, è in fase di erogazione dalla Fondazione Fastigi in modalità *e-learning* e ha coinvolto n. 41 professionalità aziendali già operanti in materia di gallerie stradali. I corsisti, terminato il percorso e dopo il superamento di un test finale orale, in modalità webinar, riceveranno l'attestato dalla Facoltà di Ingegneria della Sapienza – Università di Roma, l'attività didattica, accreditata dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri, consente l'assegnazione di 120 crediti formativi professionali.

Addetto alle prove non distruttive (PND) nel campo dell'ingegneria civile, metodo VT, livello 2 UNI/PdR 56/2019

Anas ha programmato un percorso formativo rivolto alle figure professionali che svolgono l'attività di addetto alle prove non distruttive nel campo dell'ingegneria civile in conformità a quanto previsto dalla norma di UNI/PdR 56:2019 e ai requisiti della ISO/IEC 17024. L'attività formativa, costituita da 6 Edizioni è stata avviata nel mese di maggio 2022 ed è terminata nel mese di ottobre u.s. così articolata:

1. 20 ore di attività propedeutiche, suddivise in n. 5 giornate consecutive di formazione in modalità Webinar

sulla Piattaforma di Microsoft Teams;

2. 8 ore di attività formative finalizzate all'accesso all'esame di certificazione in modalità Webinar sulla Piattaforma di Microsoft Teams;
3. 16 ore di attività pratica presso i siti di competenza della Struttura Territoriale Lazio: Ansa del Tevere, Ponte di Mezzocammino e Galleria Tempio di Giove a Terracina ed esame finale presso la sede di Via Luigi Pianciani 16, Roma.

Il percorso formativo ha coinvolto circa 123 Professionalità aziendali per un totale di 5.412 ore di formazione. Il processo di rilascio della Certificazione è stato gestito dalla Direzione Servizi alla Produzione mediante l'Organismo di Certificazione del Personale OdC, che ha ottenuto, nel luglio 2021, l'accreditamento da parte dell'ente certificatore ACCREDIA. Per tale percorso è stata presentata richiesta di finanziamento al fondo interprofessionale For.Te ottenendo l'approvazione del relativo piano formativo.

Codice della Strada

Il corso di formazione in materia di Codice della Strada è finalizzato a far acquisire le conoscenze e le competenze necessarie per conseguire l'idoneità per l'espletamento del Servizio di Polizia Stradale, di cui all'art. 12 del Codice della Strada e all'art. 23 del Regolamento di attuazione.

L'attività formativa è stata rivolta alle professionalità aziendali che svolgono mansioni tecniche, per le quali risulta funzionale l'utilizzo della tessera di polizia stradale. L'attività didattica della durata di 12 ore di formazione è stata articolata in n. 3 giornate, erogate in modalità a distanza (webinar on line) sulla piattaforma Microsoft Teams aziendale. Tale attività didattica è iniziata nel mese di maggio e si è conclusa nel mese di luglio 2022. Le lezioni sono state gestite dai formatori interni Anas disponibili presso le diverse Sedi Territoriali. Il percorso formativo ha coinvolto 248 professionalità per un totale di 2.976 ore di formazione. Al termine dell'attività didattica è stato svolto in data 8 novembre 2022 l'esame di idoneità unico per tutte le Sedi Territoriali.

Responsabili del Procedimento (RP) ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016 – formazione giuridico-amministrativa

La fase di erogazione del Percorso di formazione "Il Responsabile Unico del Procedimento ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016", avviata nel mese di novembre 2021, è proseguita per tutto il 2022.

La formazione ha coinvolto tutte le professionalità aziendali, dirigenziali e non dirigenziali, che svolgono l'attività di Responsabile Unico del Procedimento (RUP), per un totale di 398 partecipanti nell'anno 2021, poi esteso a ulteriori 23 RUP di nuova nomina nel corso del 2022, arrivando a un totale di 421 risorse coinvolte in formazione. L'erogazione è terminata il 30 dicembre 2022.

Questo intervento ha avuto come obiettivo quello di fornire ai discenti conoscenze e competenze di carattere tecnico, giuridico e amministrativo, necessarie allo svolgimento dell'attività di RUP ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016. Essa si inserisce nell'ambito di un percorso di formazione unitario rivolto ai Responsabili Unici del

Procedimento che ha portato alla realizzazione di una serie di interventi formativi in materia di project *management*, green public procurement, soft skills e gestione dei codici identificativi gara (CIG).

Il percorso prevede, in particolare, 2 ore di formazione per ciascun partecipante, articolate secondo le modalità di seguito descritte: i) PRIMA PARTE: 12 ore in modalità *e-learning* (autoapprendimento) su piattaforma di formazione dedicata. Periodo di erogazione: novembre 2021- dicembre 2022; ii) SECONDA PARTE: 8 ore in modalità webinar, suddivise in 2 sessioni da 4 ore ciascuna, sulla piattaforma di Microsoft Teams.

Nel periodo compreso tra il mese di gennaio e il mese di settembre 2022, si sono svolte 17 edizioni webinar. Inoltre, nel secondo semestre 2022, è stato erogato un ulteriore modulo di aggiornamento che ha arricchito l'offerta formativa sopra descritta: nel mese di novembre 2022 infatti, tutti i RUP hanno partecipato a un ulteriore evento webinar, della durata di 4 ore, finalizzato ad aggiornare le professionalità aziendali sulle ultime importanti novità normative e procedurali intervenute nel corso dell'anno.

Per questo percorso è stata presentata richiesta di finanziamento al fondo interprofessionale For.Te ottenendo l'approvazione del relativo piano formativo.

Corso di formazione per "Auditor / Lead Auditor sui Sistemi Gestione Anticorruzione – UNI ISO 37001:2016"

È in erogazione il Corso di formazione dedicato agli Auditor / Lead Auditor sui Sistemi Gestione Anticorruzione – UNI ISO 37001:2016", saranno coinvolte n. 75 risorse appartenenti sia alla DG che alle varie sedi territoriali in 3 edizioni.

Ogni edizione è della durata di n. 16 ore formative spalmate su n. 3 giornate strutturate in webinar su piattaforma Microsoft Teams. Al termine del percorso formativo è previsto lo svolgimento di un Esame Finale obbligatorio per l'ottenimento della Qualifica, a fronte del quale verrà rilasciato un Attestato di Competenza (esito positivo) o di Frequenza (esito negativo).

Corso in materia di Sistemi di Gestione Anticorruzione di cui alla norma UNI ISO 37001:2016

È in fase di erogazione il percorso formativo in materia di Sistemi di Gestione Anticorruzione di cui alla norma UNI ISO 37001:2016, rivolto ai dipendenti del Gruppo Anas, per un totale di circa 7.500 professionalità.

L'obiettivo formativo è quello di far accrescere all'interno del contesto aziendale la consapevolezza dei danni causati dal compimento di atti corruttivi, far conoscere la normativa in materia di prevenzione e i sistemi di gestione e i modelli anticorruzione che sono stati adottati a livello aziendale.

Nello scorso luglio ha avuto inizio l'erogazione, strutturata in modalità *e-learning*, il corso sarà disponibile fino al mese di gennaio 2023. È stata ingaggiata una società altamente competente e qualificata in materia che ha messo a disposizione l'utilizzo di una Piattaforma LMS.

I contenuti del corso sono fruibili anche per il personale appartenente a categorie protette ex Legge n. 68/99, nello specifico i non udenti e i non vedenti.

Il corso è strutturato su n. 2 moduli formativi per un totale di circa n. 2 ore di formazione; i) il primo modulo ha un taglio giuridico ed esamina i principi della normativa; ii) il secondo, customizzato, presenta la declinazione di questa nella realtà aziendale Anas.

A conclusione dell'intero percorso formativo è stato sviluppato un test finale che dovrà svolgersi direttamente all'interno della piattaforma LMS, messa a disposizione dalla società erogatrice. L'attestato di frequenza rilasciato potrà essere scaricato direttamente dal discente. Al giorno 5 dicembre 2022, n. 4.267 risorse hanno completato l'intervento formativo.

Sicurezza e Salute nei Luoghi di Lavoro

Si riporta, di seguito, una sintesi dei principali interventi formativi erogati:

- 1 È in fase di erogazione il corso di aggiornamento per i Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione dei Lavori in modalità *e-learning* per n. 144 CSP/CSE allocati presso le seguenti Strutture Territoriali: Piemonte/Valle d'Aosta, Basilicata, Lazio, Sicilia, Campania, Puglia, Umbria, Marche, Toscana, Sardegna, Veneto-FVG, Abruzzo/Molise e Liguria;
- 2 È in fase di erogazione il corso di formazione per i Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione dei Lavori nelle seguenti ST Territoriali: Piemonte/Valle d'Aosta, Veneto/Friuli Venezia Giulia, Toscana, Abruzzo/Molise, Marche, Lazio, Campania, Calabria e Sicilia;
- 3 Sono stati erogati corsi di aggiornamento per Addetti e Responsabili al servizio di prevenzione e protezione, per n. 29 ASPP e n. 24 RSPP. I corsi della durata, rispettivamente, di 20 e 40 ore sono erogati in modalità *e-learning* e hanno coinvolto tutte le Strutture Territoriali;
- 4 Sono stati erogati corsi di formazione e aggiornamento in ottemperanza all'Accordo Stato Regioni n. 53/2012 per conduttori di macchine operatrici allocati presso le seguenti Strutture Territoriali: Si riportano di seguito i principali interventi formativi erogati: Marche, Puglia, Piemonte/Valle d'Aosta, Veneto/ Friuli-Venezia Giulia, Sardegna, Toscana, Liguria, Basilicata, Lombardia, Campania e Lazio. Inoltre, gli stessi, sono in fase di erogazione per le seguenti Strutture Territoriali: Piemonte/Valle d'Aosta, Toscana, Abruzzo/Molise, Marche, Calabria, Sicilia, Lazio e Centro Sperimentale Stradale di Cesano;
- 5 Sono stati erogati corsi di formazione e aggiornamento in ottemperanza al D. Lgs. 81/08 e s.m.i. per addetti alle squadre di emergenza incendio per le seguenti Strutture Territoriali: Piemonte/Valle d'Aosta, Veneto/ Friuli-Venezia Giulia, Sardegna, Lombardia, Basilicata e Liguria. Inoltre, gli stessi, sono stati avviati nelle seguenti Strutture Territoriali: Campania, Piemonte/Valle d'Aosta, Toscana, Marche, Abruzzo/Molise, Puglia, Sicilia, Calabria, Lazio, Direzione Generale e CSSC;
- 6 Sono in corso di erogazione corsi per n. 55 addetti all'utilizzo del Basic Life Support-Early Defibrillation (BLSD) per i dipendenti della Direzione Generale;
- 7 Sono stati erogati corsi per rischio Ambienti Confinati per n.13 dipendenti della ST Veneto/Friuli-Venezia Giulia;
- 8 È stato erogato un corso di formazione per formatori per la sicurezza per n.1 dipendente della ST Piemonte/Valle d'Aosta.

ATTIVITÀ RELAZIONI INDUSTRIALI

In data 14 dicembre 2022, è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali, l'ipotesi di rinnovo del CCNL dei dipendenti del Gruppo Anas, relativo al triennio 2022-2024. Le attività per il rinnovo del contratto sono iniziate in seguito alla presentazione della piattaforma sindacale unitaria, avvenuta nel mese di aprile 2022. Tale contratto, recependo una serie di elementi fortemente innovativi, dettati anche dall'evoluzione normativa di riferimento, rappresenta un passo fondamentale nell'ambito del processo evolutivo dell'azienda, in linea con gli obiettivi strategici del Gruppo. Si è puntato a un potenziamento delle politiche attive del lavoro, favorendo l'utilizzo dell'apprendistato, a una maggiore flessibilità, introducendo per la durata del piano industriale una specifica normativa relativa alla mobilità in linea con le esigenze organizzate caratterizzate dalla peculiare temporaneità dei cantieri per la manutenzione e per le nuove opere, e a un incremento della produttività ampliando la modalità di gestione di specifici istituti contrattuali. Sono state, inoltre, rafforzate le politiche di welfare aziendale ed è stato previsto un incremento progressivo dei minimi tenendo conto del particolare momento socio/economico e dell'andamento dell'inflazione.



BASILICATA - RACCORDO AUTOSTRADALE 5 'SICIGNANO-POTENZA', VIADOTTO LA ROSSA

Sempre nel corso dell'anno 2022, in ambito Relazioni Industriali, è proseguito il confronto con le Organizzazioni Sindacali sulle seguenti tematiche:

- 1 Smart Working: in data 28 febbraio 2022, è stato sottoscritto con le OO.SS. un accordo che, integrando le precedenti intese in materia, ha ampliato la platea dei potenziali destinatari di tale modalità di lavoro;
- 2 Contratti a tempo determinato: in data 28 febbraio 2022, è stato siglato un accordo sindacale che ha disciplinato le proroghe e i rinnovi, anche individuando specifiche causali finalizzate a giustificare il ricorso a tale tipologia contrattuale;
- 3 Formazione Finanziata: il 22 aprile 2022 è stato condiviso un piano di formazione finanziata prevedendo specifici percorsi formativi sia in ambito tecnico che di sicurezza;
- 4 Premio di Risultato: in data 20 luglio 2022, è stato sottoscritto l'accordo valido per il triennio 2022-2024. Tale premio è legato al conseguimento degli obiettivi aziendali in termini di incrementi di redditività, produttività, qualità, efficienza e innovazione. Inoltre, in sostituzione del premio di risultato 2021, è stata sottoscritta una specifica intesa con la quale è stata prevista l'erogazione, nel mese di settembre 2022, di una "Una Tantum" al fine di attribuire un riconoscimento ai lavoratori che, anche nella fase emergenziale, hanno assicurato, con professionalità e impegno, il loro apporto qualificato, contribuendo a garantire la continuità dell'esercizio e ad affrontare le criticità connesse al periodo della pandemia da Covid-19.

A seguito del subentro di Anas nella gestione della rete autostradale A24 e A25 ai sensi effetti dell'art. 7 ter del D.L. n. 68/2022, in data 5 agosto 2022, presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato sottoscritto il Protocollo per la continuità nella gestione e per la circolazione in condizioni di sicurezza nelle autostrade A24 e A25. In tale Protocollo sono state indicate le modalità di individuazione del personale di Strada dei Parchi, Parchi Global Services e Infraengineering e di passaggio in Anas.

Inoltre, in data 14 novembre, è stato sottoscritto un verbale di accordo per l'assunzione a termine di lavoratori stagionali da impiegare nelle autostrade A24 e A25 che ha previsto di utilizzare le graduatorie vigenti presso Strada dei Parchi per l'esercizio del diritto di prelazione e di applicare la contrattazione collettiva della stessa. In ultimo, nel mese di dicembre 2022 si è convenuta la proroga della validità di alcuni accordi sindacali di Strada dei Parchi in scadenza ritenuti necessari a garantire la continuità della gestione operativa.

Per quanto riguarda il personale dirigente, si segnala la sottoscrizione, in data 10 gennaio 2022, del verbale d'accordo volto a estendere le modalità di determinazione degli importi da corrispondere nel caso di risoluzione anticipata del rapporto di lavoro previste dall'intesa del 4 novembre 2019, anche al personale che nel corso dell'anno 2022 raggiungerà il diritto alla pensione anticipata cosiddetta "quota 102".

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 a 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 certificato un unico Sistema di Gestione in conformità alla norma EN ISO 9001/2015 il cui ultimo rinnovo è avvenuto nell'aprile 2022 dalla TÜV Italia S.r.l. Il Campo di applicazione del Certificato è: Pianificazione, esecuzione, monitoraggio e gestione tecnica, amministrativa, legale e finanziaria dei processi di progettazione di grandi opere infrastrutturali, appalto di lavori stradali e servizi connessi, direzione lavori, esercizio e sorveglianza della rete stradale in gestione diretta, progetti di ricerca, effettuazione di prove sui materiali e controlli delle infrastrutture con tecnologie innovative.

Nel corso dell'anno, sono stati previsti due cicli di audit. In considerazione dell'obiettivo della certificazione del Sistema di gestione integrato secondo le norme UNI EN ISO 9001, 14001 e 45001 (Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza sul lavoro), entrambi i cicli di audit hanno avuto lo scopo di verificare l'avanzamento delle azioni pianificate per la risoluzione dei Gap emersi negli audit del 2021 e di aggiornare il relativo documento di Gap Analysis e Action Plan.

Sono stati realizzati audit per i processi oggetto di rilievi da parte dell'Ente di Certificazione e, sulla base dell'approccio *risk based thinking*, quelli ritenuti maggiormente rilevanti. Il secondo ciclo di audit ha avuto anche l'obiettivo, per le UO coinvolte nella fase di ricertificazione, di procedere con un approfondimento sui processi core aziendali.

È stata inoltre avviata una *Gap Analysis* finalizzata alla Certificazione di una ulteriore nuova norma, la UNI EN ISO 39001:2016 sulla Sicurezza Stradale. Sulla base dei rilievi emersi, Sistemi di Gestione sta pianificando, per il 2023, le attività necessarie per ottenere anche tale Certificazione.

Nel corso del 2022 sono state pubblicate sul portale aziendale, nella sezione "Procedure", il Manuale SGI e le procedure relative al SGI. Al fine di recepire le indicazioni del Gruppo e prevedere anche gli impegni per la UNI EN ISO 39001, è in corso di aggiornamento la Politica integrata.

SICUREZZA SUL LAVORO

La salute e la sicurezza dei lavoratori è uno degli obiettivi fondamentali 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 anche nel 2022 la gestione della protezione dal rischio Covid-19 negli ambienti di lavoro e sui cantieri, garantendo l'aggiornamento continuo e omogeneo di applicazione delle norme governative e nazionali conseguenti alla cessazione dello stato di emergenza, su tutto il territorio nazionale, con azioni congiunte e scelte condivise.

Anas ha garantito lo smart working emergenziale al personale cosiddetto “fragile”, secondo le previsioni normative e avviato lo smart working ordinario nel rispetto della normativa di riferimento e degli accordi con le OO.SS. Anas ha, altresì, aderito alla campagna di vaccinazione antinfluenzale anche per il 2022.

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.

Oltre alla formazione, all'aggiornamento e al supporto fornito dalla struttura di presidio specialistico di compliance e coordinamento RSPP nella gestione di temi della sicurezza, ai fini di un aggiornamento tempestivo e continuativo è stato rinnovato l'abbonamento annuale a una piattaforma tecnico-giuridica che contiene atti normativi, giurisprudenza e prassi in materia HSE.

È stata, altresì assicurata, in tutte le unità produttive di Anas, la formazione/aggiornamento dei lavoratori e la sorveglianza sanitaria, nel rispetto delle misure anti-contagio da coronavirus e dei conseguenti atti legislativi emanati dal governo e dalle istituzioni scientifiche di riferimento.

Al fine di assicurare un servizio di sorveglianza sanitaria integrata omogenea sul territorio, è stato intrapreso un percorso di sinergia di Gruppo con la Direzione Sanitaria di RFI, che si svilupperà nel 2023.

Nell'ambito del monitoraggio degli infortuni sul lavoro, sono stati raccolti, valutati e registrati gli eventi occorsi nell'esercizio in tutte le unità produttive di Anas. Dalla raccolta dei dati e degli elementi di informazione acquisiti tramite la modulistica aziendale di riferimento, per il 2022 sono state elaborate le seguenti tabelle analitiche:

Descrizione	Totale
n. infortuni (escluso itinere)	94
n. infortuni in itinere	31
n. assenze totali per infortuni	125
Durata in giorni di assenze per infortuni (compreso itinere)	3.344

Nel 2022 in considerazione delle nuove disposizioni organizzative sono state conferite, ai sensi e per gli effetti dell'art. 16 del D.lgs. 81/08 deleghe di funzione ai nuovi Responsabili di Area delle Strutture Territoriali interessate.

Sono stati, altresì, assicurati i controlli previsti dal modello organizzativo ex art. 30 D.lgs. 81/08 parte integrante del modello organizzativo e di gestione ex D.lgs. 231/01.

Anche nel 2022, insieme alla festa dedicata al Cantoniere (Giornata del Cantoniere) è stato organizzato il Safety-Day. L'evento, svoltosi presso l'Autodromo di Vallelunga, ha visto la presenza di circa 400 dipendenti Anas, tra cui 16 squadre di Cantonieri, una per ogni struttura territoriale che si sono sfidate nell'attività di

apposizione e rimozione della segnaletica stradale per l'installazione di un cantiere mobile tipologico. Tra gli ospiti, una rappresentanza della Polizia Stradale, dei Vigili del Fuoco, dell'ACI i quali, ciascuno per la parte di propria competenza, ha messo in atto una dimostrazione a cui tutti gli invitati, a turno, hanno potuto assistere/partecipare. A ogni Struttura Territoriale è stato consegnato un riconoscimento simbolico per l'impegno profuso ogni giorno, in sicurezza.

Sono state garantite le attività di supporto a tutte le funzioni aziendali sui temi di salute e sicurezza sul lavoro, nonché, la partecipazione di Anas, in modalità videoconferenza e in presenza, agli incontri dei tavoli interaziendali coordinati dalla Capogruppo FS.

È stato garantito il monitoraggio degli aggiornamenti normativi di interesse e sono state fornite, ove necessario, linee indicative per l'applicazione uniforme in tutte le unità produttive.



PIEMONTE - VARO VIADOTTO DI RAMPA LA REALE SULLA STRADA STATALE 231 'DI SANTA VITTORIA' - TANGENZIALE DI FOSSANO

AMBIENTE

Anas 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 2022 sono state svolte le attività previste dal Sistema, compresi gli audit secondo programmazione e le attività relative agli aggiornamenti normativi e l'attività di supporto alle Strutture territoriali. Sono state revisionate alcune Procedure di Sistema in un'ottica di Sistema di Gestione Integrato e si è provveduto alla revisione e verifica delle Gap Analysis pervenute da parte delle ST per la parte ambiente.



QUADRO MACROECONOMICO

Dopo il forte rimbalzo del 2021, nel corso del 2022 l'economia internazionale ha mostrato una decelerazione diffusa tra i maggiori Paesi. I principali fattori di freno alla crescita mondiale sono stati l'inflazione alta e persistente e il peggioramento delle condizioni finanziarie, che gradualmente hanno portato a una contrazione dei consumi e degli investimenti. Ma l'andamento del ciclo economico globale è stato penalizzato anche da altri temi critici. Tra questi l'incertezza legata al conflitto in Ucraina, l'indebolimento dell'economia in Cina e, soprattutto nel corso della prima parte dell'anno, le difficoltà di approvvigionamento lungo le catene del valore.

Il conflitto russo-ucraino esploso il 24 febbraio, in particolare, ha esacerbato le tendenze inflazionistiche iniziate con la ripresa ciclica del 2021, successiva al primo anno di pandemia.

L'offerta di gas naturale in Europa, dipendente in misura rilevante dalle forniture russe, si è compressa e il prezzo europeo del gas ha raggiunto il picco storico di 236 euro/mwh in media ad agosto, per poi ridimensionarsi negli ultimi mesi anche grazie a condizioni climatiche eccezionalmente favorevoli, che hanno permesso di riempire gli stoccaggi. A fine dicembre il prezzo del gas è sceso sotto la soglia psicologica dei 100 euro/mwh, come immediatamente prima del conflitto. Nell'ultimo decennio i prezzi erano stati nell'ordine dei 20 euro/mwh.

Anche il prezzo del greggio (Brent) ha subito ampi incrementi nella fase iniziale dell'invasione russa in Ucraina, pur se in misura più contenuta per via della maggiore diversificazione delle fonti di approvvigionamento rispetto al gas. Dai 70 dollari per barile di inizio anno la quotazione è arrivata intorno ai 130 dollari nei primi giorni delle ostilità, per tornare a dicembre sotto gli 80 dollari.

I rincari energetici, insieme alle restrizioni sull'offerta di altre materie prime e semilavorati a monte delle fasi di produzione, si sono gradualmente trasferiti ai prezzi finali e, spinta anche dai consumi, nel corso del 2022 l'inflazione ha continuato a correre raggiungendo valori che non si vedevano da decenni. Nell'ultimo scorcio dell'anno, mentre negli USA si sono manifestati segnali per una stabilizzazione dell'inflazione, nell'Unione Europea l'andamento dei prezzi appariva ancora in crescita.

Il significativo indebolimento dell'euro rispetto al dollaro ha rappresentato, nella prima parte del 2022, un fattore aggiuntivo di spinta al rialzo sull'inflazione in Europa, anche se nel quarto trimestre si è cominciato a registrare un'inversione di tendenza, con la moneta unica in parziale recupero sul biglietto verde.

L'attuale ondata inflazionistica, la più forte dagli anni Settanta, ha orientato in senso restrittivo la politica monetaria delle Banche Centrali. A partire dal luglio scorso la BCE, in linea con le decisioni della FED, ha varato tre aumenti del tasso ufficiale di riferimento - l'ultimo dei quali a dicembre - e sono prevedibili ulteriori rialzi nel corso del 2023.

La frenata dell'economia cinese rappresenta un aggiuntivo elemento di complessità dello scenario internazionale. Nel corso del 2022 sono proseguiti i lockdown imposti dalla politica zero-Covid, penalizzando pesantemente la dinamica del PIL e provocando colli di bottiglia nelle catene degli approvvigionamenti.

L'approccio meno aggressivo per contrastare la pandemia, annunciato nell'ultima parte dell'anno dalle autorità cinesi, non è per ora sembrato sufficiente a diradare il timore di una crescita debole.

Dati economici mondiali	2021	2022
PIL	(variazioni % su anno precedente)	
Mondo	6,3	3,0
Paesi avanzati	5,2	2,6
USA	5,9	2,0
Giappone	1,7	1,2
Area euro	5,3	3,4
Paesi emergenti	6,9	3,1
Cina	8,1	3,3
India	8,3	6,7
America Latina	6,3	2,4
Petrolio (Brent \$ per barile)	70,8	99,3
Commercio mondiale	9,5	3,5

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022

In tale contesto, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo e del commercio mondiali per l'anno 2022 si sono attestate rispettivamente al +3,0% e al +3,5%, in evidente calo rispetto al 2021. La proiezione di crescita che ci si attende nel 2023 vede una netta riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+1,8%), che riguarderà in particolare i paesi industrializzati (+0,3%) ma anche quelli emergenti (+2,8%).

Negli Stati Uniti, dopo due trimestri consecutivi in contrazione, il PIL ha accelerato nel terzo trimestre grazie al contributo delle esportazioni, mentre i consumi delle famiglie hanno gradualmente decelerato per il minore potere di acquisto dovuto all'inflazione. Alcuni indicatori congiunturali come l'indice PMI dell'industria manifatturiera e la fiducia delle famiglie mostrano un peggioramento, ma il dato positivo viene dalla dinamica dei prezzi che, secondo le ultime rilevazioni, sembra stabilizzarsi, anche grazie al calo dei prezzi dell'energia. Meno rassicuranti le condizioni del mercato del lavoro, in cui la crescita del salario orario è ritenuta dalla Fed non compatibile con gli obiettivi inflazione.

In Giappone la tenuta della domanda interna ha solo parzialmente controbilanciato il contributo negativo delle esportazioni nette. Queste, nonostante il consistente deprezzamento dello yen, hanno faticato soprattutto nell'area asiatica, dove la Cina ha rallentato di molto la sua domanda. Gli indicatori PMI e la produzione industriale hanno registrato una caduta nell'ultima parte dell'anno, sottolineando la debolezza della congiuntura, nonostante una politica monetaria fortemente espansiva della Bank of Japan.

In Cina la frenata dell'economia è stata evidente soprattutto nel secondo trimestre dell'anno, ed è da ricondursi principalmente ai *lockdown* imposti dalla politica zero-Covid. Questi ultimi hanno riguardato aree popolate e importanti per la logistica e per i siti produttivi in esse localizzati. La debolezza della domanda

interna si è andata riflettendo nelle importazioni, che sono calate in termini reali nel corso del 2022, contribuendo alla debolezza del commercio mondiale. Gli indicatori PMI confermano un quadro negativo per i mesi a venire e permane il rischio legato al ripresentarsi di una situazione epidemica, come avvenuto nel resto del mondo. Nell'ultimo scorcio dell'anno, infatti, a seguito di un'ondata di proteste e disordini, le autorità cinesi hanno disposto un'applicazione più soft della politica anti Covid, con una copertura vaccinale che potrebbe essere scarsa o inefficace.

Nell'area Euro l'andamento del ciclo economico è stato positivo nei primi sei mesi dell'anno, e si è rivelato ancora solido nel terzo trimestre, nonostante i continui e forti aumenti dei prezzi legati alla crisi energetica. La buona *performance* si è basata principalmente sulla spesa per consumi delle famiglie, con i consumatori che hanno colto l'opportunità di uscire e viaggiare dopo che quasi tutte le restrizioni legate alla pandemia sono state rimosse. Una marcata diminuzione, diffusa a tutti i principali paesi europei, è stata osservata nel settore delle costruzioni, dove potrebbero aver pesato la carenza di materiali e manodopera qualificata.

Nel confronto europeo, l'espansione dell'attività economica dell'Italia (+3,9%) è stata superiore a quella di Francia (+2,6%), Germania (1,9%) e alla media UEM (3,4%), ma inferiore a quella della Spagna (+4,6%).

L'inflazione nell'area Euro è stata pari all'8,6%, in crescita più che significativa rispetto al 2021.

	2021	2022	2021	2022
	Prodotto interno lordo		Inflazione	
	(variazioni % su anno precedente)		(variazioni % su anno precedente)	
Area Euro	5,3	3,4	2,6	8,6
Germania	2,9	1,9	3,2	8,9
Francia	6,8	2,6	2,1	5,9
Italia	6,7	3,9	1,9	8,1*
Spagna	5,5	4,6	3,0	8,3

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022

* Fonte ISTAT, Gennaio 2023

In Italia la crescita dell'attività economica nel corso del 2022 è stata ampiamente superiore rispetto alle previsioni di primavera, formulate dopo l'invasione russa in Ucraina. Il principale traino è stato la domanda interna, il cui miglioramento ha riflesso l'ottima *performance* della spesa delle famiglie, cui si è aggiunto il contributo positivo degli investimenti strumentali. Le costruzioni, invece, hanno ripiegato dopo sei trimestri consecutivi di forte miglioramento. L'andamento della domanda estera ha mostrato una contrazione determinata dalla vivacità delle importazioni ma anche dalla debolezza delle esportazioni, in particolare quelle di servizi.

Dal lato dell'offerta, la crescita ha avuto origine quasi esclusivamente dal settore del commercio, dei servizi di alloggio e di ristorazione, mentre il settore dell'industria in senso stretto ha iniziato a registrare una battuta di arresto. L'Italia ha chiuso il 2022 con una crescita del PIL pari al 3,9% rispetto all'anno precedente. L'indice

dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha visto una crescita dell'8,1% rispetto al 2021.

L'economia mondiale, colpita dalla recessione da Covid-19, la peggiore dai tempi della Seconda Guerra Mondiale, ha chiuso il 2021 da un lato con un atteso e forte rimbalzo, dall'altro con un insidioso fattore di incertezza, determinato dalla ripresa dell'inflazione e dalla continuazione dell'emergenza sanitaria e, in ultimo, dalle tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina.

	2022			
	variazione percentuale su trimestre precedente			
PIL	0,2	1,1	0,5	-
Domanda interna	(0,3)	1,1	1,8	(0,3)
Spesa delle famiglie e ISP	(1,2)	2,5	2,5	(0,6)
Spesa delle AP	0,6	(1,2)	(0,2)	-
Investimenti fissi lordi	3,8	1,5	0,8	(1,0)
- costruzioni	4,6	0,8	(1,3)	(0,3)
- altri beni di investimento	3,1	2,2	2,9	(1,1)
Importazioni di beni e servizi	5,2	2,1	0,1	(0,6)
Esportazioni di beni e servizi	3,8	2,1	4,2	(1,5)

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2022

RAPPORTI CON LO STATO ED ALTRI ENTI LOCALI

Perfezionamento dell'Aggiornamento 2020 del Contratto di Programma 2016-2020

Il CIPESS con la delibera n. 44 del 27 luglio 2021, pubblicata in G.U. il 26 ottobre 2021, ha approvato l'aggiornamento 2020 del Contratto di Programma 2016-2020 tra MIMS e Anas. Tale aggiornamento è stato formalizzato nelle more della predisposizione di un nuovo Contratto di Programma tra MIMS e Anas; l'aggiornamento del CdP 2016-2020 è volto unicamente ad attivare le risorse aggiuntive disponibili a legislazione vigente e non reca modifiche delle pattuizioni convenzionali preesistenti che sono pertanto integralmente confermate nella fase transitoria.

L'aggiornamento approvato recepisce l'allocazione delle risorse assegnate al Fondo Unico Anas (cap. MIMS 7002) nell'ambito del riparto di cui all'art. 1, c. 14 della legge 160/2019 (Legge di Bilancio 2020), per 1.017 milioni di euro, e con la legge 178/2020 (Legge di Bilancio 2021), per 1.253 milioni di euro. L'iter di approvazione dell'aggiornamento 2020 si è perfezionato con la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale MIMS/MEF n. 338 del 17 ottobre 2022 repertoriato al n. 3294 in data 23 novembre 2022.

Aggiornamento 2022 del Contratto di Programma 2016-2022

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

Valori in €/mln	
Finanziamenti Disponibili Stanziati dalla Legge di Bilancio 2022	Allocazione Risorse
Finanziamento Interventi di manutenzione	1.801,54
Finanziamento Piano Straordinario DM578/2020 monitoraggio ponti e gallerie	174,00
Finanziamento Nuove Opere Immediatamente Cantierabili	778,06
Finanziamento Nuove Opere di Prossima Appaltabilità	1.281,02
Copertura Maggiori esigenze per lavori in corso	123,99
Prima Fase Interventi Commissario Legnini Ord. 1/22 PNC (ex Interventi 8° stralcio sisma seconda Fase)	167,37
Fondo Progettazione interventi non inseriti nel piano	170,00
Fondo per interventi non programmati derivanti dagli esiti delle ispezioni di ANSFISA (per bonifiche ambientali e dissesto idrogeologico)	30,00
Finanziamento Investimenti in tecnologie stradali, applicazioni tecnologiche	24,02
Totale allocazione risorse Legge di Bilancio 2022	4.550,00

Legge di Bilancio 2023 | Stanziamenti per Anas

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

- per il Finanziamento del Contratto di Programma Anas 2021-2025, uno stanziamento di circa 2.250 milioni di euro. Nello specifico risulta rifinanziato fino al 2034 il capitolo MIT 7002 (L.B. n. 234 del 2021, art. 1 c. 397 - rifinanziato per 100 milioni per l'anno 2023, 150 milioni per l'anno 2024, 200 milioni per l'anno 2025 e 1.800 milioni per l'anno 2026 e succ.);
- per la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari-Catanzaro della strada statale 106 Jonica, il comma 511, ha autorizzato la spesa complessiva di 3.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, 150 milioni di euro per l'anno 2027, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2031, 250 milioni di euro per l'anno 2032 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2037;
- il comma 514 assegna 400 milioni per la realizzazione degli interventi sulle strade statali dei territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2016. Ad integrazione degli investimenti previsti dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023, di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026 e di 50 milioni di euro per l'anno 2027;
- il comma 515 prevede 300 milioni per gli interventi di potenziamento, di riqualificazione e di adeguamento della strada statale 4 Salaria. Al fine di garantire il collegamento con i territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2016, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023, di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e di 50 milioni di euro per l'anno 2026.



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

Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027

La Delibera CIPESS n. 1 del 2022 del 15 febbraio 2022 ha assegnato le risorse della programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027. Al MIMS sono state assegnate risorse complessive pari a 4.680,08 milioni di euro. Gli interventi di competenza Anas che hanno beneficiato di tale finanziamento sono 7 per un ammontare complessivo pari a 980,02 milioni di euro.

Valori in €/mln		
Regione e Cod	Intervento	Assegnazione FSC 2021 - 2027
Basilicata PZ206	SS93 Appulo Lucana – Lavori di adeguamento planaltimetrico a salvaguardia del corpo stradale dal km 43+000 al km 50+000	30,00
Calabria CZ391	Itinerario in variante su nuova sede Catanzaro – Crotone dallo svincolo di Simeri Crichi (CZ) al km 17+020 della SS106 VAR A allo svincolo di Passovecchio (KR) al km 250+800 della SS106	220,00
Campania NA292	Collegamento stradale veloce tra A2 “del Mediterraneo” e variante SS18 ad Agropoli - I Lotto	370,00
Liguria GE267	Viabilità di accesso all'Hub portuale di Savona - Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albissola e i porti di Savona e Vado - Variante alla SS1 Aurelia bis nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Albissola Superiore Lotto di completamento	35,02
Liguria GE266	Viabilità di accesso all'Hub portuale di La Spezia - Variante alla SS1 “Aurelia” - 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale - 2 Stralcio funzionale B dallo svincolo di Buon Viaggio allo svincolo di San Venerio, esclusi	5,00
Marche AN261	Pedemontana delle Marche – Tratto Fabriano Est (SS76 Campo dell'Olmo) - Sassoferrato (SP16 Berbentina). Primo stralcio: Fabriano Est – Fabriano Ovest	20,00
Puglia BA326	SS89 “Garganica” - Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al Capoluogo Dauro - 4° Stralcio - SS693 SVV del “Gargano” - SS89 “Garganica” - Collegamento Vico del Gargano - Mattinata - 1° Lotto	300,00
		980,02

PNRR – Fondo Complementare ex DL 6 maggio 2021 n. 59

Nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, la Missione M3C1. 2 Sicurezza Stradale 4.0 prevede riforme e investimenti riguardanti la messa in sicurezza, il contrasto e l'adattamento al cambiamento climatico della rete stradale, con una forte componente di ammodernamento tecnologico attraverso un sistema di monitoraggio digitale avanzato. All'interno di questa missione risultano ricomprese alcune attività, per un totale di 450 milioni di euro, relative all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti e viadotti. Tali attività risultano finanziate attraverso risorse nazionali di un fondo complementare al PNRR del valore di circa 30 miliardi di euro previsti dal DL 6 maggio 2021 n. 59.

Con Decreto n. 522 del 21.12.2021, il MIT ha destinato la prevista somma complessiva di 450 milioni euro al finanziamento di programmi finalizzati all'implementazione di tale sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale SNIT di 1° livello in gestione alla Società Anas S.p.A. e alle società autostradali che operano in regime di Concessione. Con riferimento ad Anas, il decreto stabilisce tramite il Piano di Ripartizione delle risorse di destinare ad Anas 275,49 milioni di euro.

Risultano inclusi nel PNRR e finanziati attraverso il fondo complementare destinato alle Zone Economiche Speciali del Sud (ZES) gli interventi di seguito elencati:

- UC166 - A2 “Autostrada del Mediterraneo” - Lavori di ammodernamento e adeguamento dell'autostrada SARC al tipo 1/A norme CNR/80 Tronco 3° tratto 2° lotto 3° stralcio C - dal km 382,475 al km 383,000 (svincolo Rosarno) - Innalzamento livello di servizio, con un importo di 6 milioni di euro;
- UC 165 - A2 “Autostrada del Mediterraneo” viabilità complementare Porto di Gioia Tauro – Lavori di potenziamento funzionale Raccordo Stradale Sud alla rete Ten-T -Collegamento Porto di Gioia Tauro Gate Sud A2, importo progetto pari a 19,7 milioni di euro con un finanziamento pari a 11 milioni di euro.

Inoltre, nell'ambito del fondo complementare destinato alle Aree Sisma Centro Italia, risultano finanziati interventi di competenza Anas di adeguamento e potenziamento di alcuni lotti della viabilità statale individuati nel Contratto di Programma per il finanziamento della progettazione complessiva e della realizzazione di primi stralci funzionali, subordinatamente a un accordo ex-art.15 L.241/90 con il MIT, per un costo di 177 Milioni di euro.

Convenzione con Roma Capitale – Giubileo 2025

Ai sensi dell'art. 1 comma 4 del DL 16 giugno 2022, n. 68, in data 21 luglio 2021 è stata sottoscritta tra Anas e Roma Capitale una convenzione per la realizzazione di interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, per la rimozione delle situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade. La Convenzione è finalizzata alla celere realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale in vista del Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, e ha durata fino al 31 dicembre 2024. Gli oneri per la realizzazione degli interventi oggetto della convenzione sono posti a carico di Roma Capitale.

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, attraverso l'utilizzo di fondi strutturali delle Programmazioni 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020. 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.

Nel corso del 2022 Anas ha seguito l'iter di avvio da parte delle Istituzioni europee e delle Amministrazioni nazionali centrali competenti della Programmazione 2021-2027.

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

FONDI EUROPEI INDIRETTI

Programma Operativo Nazionale e Programmi Operativi Regionali 2007-2013

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.

Per ogni Programma Operativo si riportano gli importi complessivi rendicontati e ammessi, che potranno essere considerati definitivi alla conclusione delle procedure di approvazione dei Rapporti Finali di Esecuzione da parte della Commissione Europea, non ancora intervenuta al 31 dicembre 2022:

Valori in €/mln

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

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 2022 degli importi complessivi ammessi a finanziamento per gli interventi Anas selezionati nei PON Infrastrutture e Reti 2014-2020:

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

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

Intervento	RISORSE ASSEGNATE	RENDICONTAZIONI al 31.12.2022	INCASSI TOTALI al 31.12.2022	CREDITI al 31.12.2022
	(migliaia di euro)			
SS 268 del Vesuvio svincolo di Angri (FASE 2) POR Campania FESR 2014-2020 (Decreto Dirigenziale dell'UOGP Regione Campania n. 71 del 21/11/2017)	13.139,7	9.918,5	9.335,0	583,6
Grande Progetto SS 640 Agrigento Caltanissetta Il Tratto (FASE 2) PO FESR Sicilia 2014-2020 (Delibera di Giunta Regionale Sicilia nr. 3660 del 04/12/2018)	308.542,5	308.542,5	301.543,6	6.998,9

PON Ricerca e Innovazione 2014-2020

PROGETTI PON "RICERCA E INNOVAZIONE" 2014-2020 (valori in migliaia di euro)	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Risorse Assegnate	Rendicontazioni al 31.12.2022
SENTINEL "Sistema di Pesatura Dinamica Intelligente per la Gestione del Traffico Pesante"	4.652,2	1.135,0	526,6	749,6
RAFAEL "Risk Analysis and Forecast for Critical Infrastructure in the Apennines Dorsal Regions"	9.279,9	848,8	424,4	401,0
TEMI MIRATI "Tecnologie e Modelli Innovativi per la Mitigazione del Rischio nelle Infrastrutture Critiche"	4.652,2	1.169,3	584,7	62,8
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	1.213,39

Programmi Operativi Nazionali e Programmi Operativi Regionali 2021-2027

Nel corso del 2022 Anas ha seguito l'iter di adozione da parte della Commissione Europea dell'Accordo di Partenariato Italia relativo al periodo di programmazione dei Fondi Strutturali e di investimento europei 2021-2027, avvenuta con Decisione di Esecuzione della CE n. C (2022) 4787 final del 15 luglio 2022, e dei relativi Programmi Operativi Nazionali e Regionali di interesse. Si tratta dei documenti di programmazione che definiscono le strategie, le priorità e le modalità per l'impiego efficace ed efficiente di tali Fondi affinché l'Italia possa contribuire all'attuazione della Strategia dell'Unione Europea. I Programmi Operativi Nazionali e Regionali adottati / in corso di adozione da parte delle Amministrazioni Centrali e Locali potranno concorrere al finanziamento di proposte progettuali Anas, che sarà possibile individuare e candidare in risposta alle Manifestazioni di interesse che saranno emanate a partire dal 2023, con orizzonte temporale di ammissibilità delle spese al 2029.

Piano di Azione Coesione (PAC)

Nel 2022 sono state completate le attività di rendicontazione inerenti gli interventi di competenza Anas finanziati a valere sul PAC Infrastrutture "Interventi di Salvaguardia". Sono state presentate domande di rimborso del contributo per complessivi 4,31 milioni di euro e sono stati incassati 4,95 milioni di euro, a seguito dell'esito positivo dei controlli sulle spese rendicontate nel 2021.

PAC	Importo ammesso	Rendicontato totale al 31.12.2022 (costi indiretti)	Incassi totali al 31.12.2022	Crediti al 31.12.2022
Piano di Azione Coesione (PAC) Salvaguardia nazionale	251,47	189,45	174,79	14,66
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Calabria	38,33	16,60	-	16,60
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Sicilia	111,85	-	-	-
TOTALE (milioni di euro)	401,65	206,05	174,79	31,26

Sono proseguite le attività di confronto sulle rendicontazioni, presentate alla fine del 2021, dei costi indiretti (compresi nella voce di spesa oneri di investimento e non riportati nella tabella precedente per 29,71 milioni di euro), per le quali si attende l'esito dei controlli da parte dell'Autorità di Attuazione del PAC che sta svolgendo le valutazioni di ammissibilità oltre che della spesa anche della metodologia di rendicontazione dei costi indiretti elaborata secondo il metodo di contabilità analitica che Anas adotta per la redazione del Bilancio.

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

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

INTERVENTI	Costo intervento	Risorse PNRR	Risorse Nazionali	Note
ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO – potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TENT-T. costituzione I lotto dell'infrastruttura gate porto GT lato sud – SS 18 (CUP F54E14001200001)	66,76	11,00	55,76	Atto d'obbligo in corso di sottoscrizione
ACCESSIBILITA' AL PORTO DI GIOIA TAURO – potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TENT-T. costituzione I lotto dell'infrastruttura gate porto GT lato sud – SS 18 (CUP F54E14001200001)	25,71	6,00	19,71	Atto d'obbligo in corso di sottoscrizione
TOTALE (milioni di euro)	92,47	17,00	75,47	

Per tali interventi nel marzo 2022 sono state presentate e approvate dal MIT le relazioni sul rispetto del principio del DNSH "Do No Significant Harm" e nel dicembre 2022 sono state assegnate ad Anas le risorse aggiuntive nazionali. Sono state avviate le attività per la sottoscrizione dell'atto d'obbligo.

Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR

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

- "Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto (di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale)" per un importo di circa 275,47 milioni di euro assegnato con Decreto Ministeriale MIT n. 522 del 21 dicembre 2021. Il piano degli interventi è stato approvato dal MIT nel settembre 2022 e nel dicembre 2022 sono state completate le indizioni delle procedure di affidamento per tutti gli interventi, in ottemperanza agli obiettivi previsti dal PNC;
- "Interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Infrastrutture e mobilità, Investimenti sulla rete stradale statale", per i quali nell'ambito dell'investimento sub-misura A4 del Piano Complementare Sisma intitolata "Infrastrutture e mobilità", linea di intervento n. A4.4, intitolata "Investimenti sulla rete stradale statale" è stata assegnata la somma di 177 milioni di euro per l'adeguamento e la messa in sicurezza di strade statali della rete gestita da Anas e ricadenti nei crateri sismici, da attuare di intesa con le Regioni tramite i Soggetti Attuatori Ufficio del Commissario straordinario del Governo per la ricostruzione Sisma Centro Italia 2016 e Struttura di missione per il coordinamento dei processi di ricostruzione e sviluppo dei territori colpiti dal sisma del 2009, così come indicato nella Scheda Progetto allegata al DM MEF del 15 luglio 2021. Il piano degli interventi è stato approvato dal Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria con Ordinanza n. 1 del 16 dicembre 2021 ed è stato poi oggetto di rimodulazione nel giugno 2022 e nell'ottobre 2022 sia in relazione ai nuovi interventi inseriti (con importo complessivo invariato) che per l'accesso al fondo opere indifferibili di cui all'art.26 co.7 DL 50/22 che è stato assegnato per circa 86,35 milioni di euro. Sono stati rispettati gli obiettivi previsti dal PNC 2021 e 2022.

FONDI A GESTIONE DIRETTA

CEF - Connecting Europe Facility 2014-2020

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

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contribuito Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2022 (Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni)	Crediti
CEF-T 2014-2020 Action n° 2016-EU-TM-0044-M URSA MAJOR neo (UMneo) Attività 5.6 Smart Road A19	-	10,00	2,00	0,46	0,02	0,06
CEF-T 2014-2020 Action n° 2016-EU-TM-0044-M URSA MAJOR neo (UMneo) Attività 3.7 ITS at Villa San Giovanni port	149,46	2,30	0,46	-	-	-
CEF-T 2014-2020 Action n° 2018-EU-TM-0019-S Saving lives assessing and improving TEN-t road networks safety (SLAIN)	1,87	0,39	0,19	0,37	0,08	0,10
TOTALE (milioni di euro)	151,33	12,69	2,65	0,83	0,10	0,16

CEF - Connecting Europe Facility 2021-2027

Anas, nell'ambito del meccanismo europeo Connecting Europe Facility (aggiornato per il periodo 2021-2027) ha sottoscritto il Grant Agreement relativo alle attività di potenziamento, risanamento statico e miglioramento sismico del viadotto Friddizza e partecipa al progetto europeo "MERIDIAN" volto alla promozione della digitalizzazione del sistema di mobilità attraverso l'implementazione di sistemi e servizi digitali lungo i Corridoi europei per il trasporto merci più trafficati.

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contribuito Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2022 (Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni)	Crediti
CEF-T 2021-2027 Action n° 21-IT-TM-RELEVANT "Rehabilitation of Bridges and Viaducts for civilian military dual use infrastructures (ScanMed Corridor) - A2 motorway - Friddizza viaduct"	16,74	16,74	8,37	0,00	2,09	0,00
CEF-T 2021-2027 Action n° 21 -EU-TG-MERIDIAN "Managing European's busiest TEN-T corridor fostering green, digital and multimodal services"	131,48	13,51	6,75	0,00	0,00	0,00
TOTALE (milioni di euro)	148,22	30,25	15,12	0,00	2,09	0,00

Horizon 2020

Horizon 2020 è il Programma Quadro europeo per la Ricerca e l'Innovazione al quale Anas partecipa con il seguente progetto:

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contribuito Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2022 (Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni)	Crediti
BISON "Biodiversity and Infrastructure Synergies and Opportunities for European transportation Networks"	3,37	0,03	-	-	-	-
TOTALE (milioni di euro)	3,37	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00

Horizon Europe 2021-2027

Horizon Europe 2021-2027 è il Programma Quadro europeo per la Ricerca e l'Innovazione al quale Anas partecipa con i seguenti progetti:

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contribuito Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2022 (Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni)	Crediti
CIRCUIT "Holistic approach to foster Circular and Resilient transport Infrastructures and support the deployment of Green Public Procurement and innovative engineering practices"	5,99	0,53	0,37	-	-	-
TOTALE (milioni di euro)	5,99	0,53	0,37	0,00	0,00	0,00

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

Nel corso del 2022 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 sui quali insistono strade di competenza aziendale (Scandinavia-Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Mediterraneo). Anas ha supportato il MIT nell'ambito del riesame svolto dalla CE della Rete Transeuropea dei Trasporti (rete TEN-T) ai sensi degli artt. 49.4 e 54 del Regolamento (UE) n. 1315/2013, per le tratte di competenza. Anas nel 2022 ha, inoltre, supportato sia il MIT che la Capogruppo, con particolare riferimento alla modalità stradale, ai fini (i) dell'analisi delle principali novità introdotte da tale proposta e (ii) della partecipazione ai negoziati europei per la definizione del testo di compromesso sottoposto all'attenzione del Consiglio Trasporti che in data 5/12/2022 ha adottato la propria posizione comune (orientamento generale).

CEDR – Conferenza Europea dei Direttori delle Strade

Circa la partecipazione di Anas alla Conferenza Europea dei Direttori delle Strade, nel 2022 l'Amministratore Delegato e Direttore Generale Anas è stato nominato rappresentante all'interno del Governing Board (GB). 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 attuazione del nuovo Action Plan 2021-2023 e alla definizione del nuovo Action Plan 2022-2024 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. L'Associazione ha continuato a promuovere webinar sui principali temi di interesse delle Amministrazioni stradali di cui è stata data informativa internamente alle strutture di Anas, al fine di favorire la partecipazione del personale interessato.

FONDO SVILUPPO E COESIONE

Nel corso del 2022 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 luglio 2019, Agg. Agosto 2020.

Al 31 dicembre 2022 risultano inseriti nel Sistema di Monitoraggio Unitario n. 223 interventi di competenza Anas per finanziamenti FSC di importo totale pari a 5.626 milioni di euro.

A partire dal dicembre 2021 e nel corso del 2022, in ottemperanza agli obblighi di monitoraggio del Beneficiario Anas, secondo quanto indicato nel Sistema di Gestione e Controllo, è stato avviato il monitoraggio dei dati finanziari degli interventi FSC all'interno del Sistema SMU, contestualmente alla raccolta della documentazione e implementazione dei fascicoli contabili, attraverso la creazione del Report per il Protocollo Unico di Colloquio per l'aggiornamento nel Sistema dei dati finanziari dei progetti Anas, realizzato con il supporto di DTIDS e in stretta collaborazione con l'Assistenza Tecnica al Monitoraggio del MIT.



FATTORI DI RISCHIO

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

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

Anas, in analogia con la 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 (RPCT, 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 di Anas, avvalendosi della struttura Risk Management/DTA, 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.

LE ATTIVITÀ DI RISK MANAGEMENT

L'attività di Anas comprende un'ampia serie di processi complessi ed eterogenei (progettazione e realizzazione di infrastrutture stradali, manutenzione della rete stradale e autostradale affidata in concessione, approvvigionamenti, 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, attraverso la struttura Risk Management/DTA, ha promosso numerose iniziative volte ad assicurare adeguata sensibilità e professionalità per l'identificazione e analisi dei rischi, nonché per la definizione e 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 interviste condotte con i *process owner*, individuati nei responsabili delle strutture di primo riporto, e integrato con un focus group costituito da 6 rappresentanti delle Strutture Territoriali.

Nei mesi di ottobre e novembre 2019 è stato effettuato il primo monitoraggio delle azioni di mitigazione collegate ai *top risk*, attraverso incontri con gli *action owner* 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.

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 al 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).

Nel corso dell'*assessment* sono stati individuati nuovi rischi, tra i quali quello legato all'emergenza pandemica, nonché identificate nuove azioni di trattamento.

Nel corso del 2021 è stata approvata la "*Policy di Enterprise Risk Management del Gruppo Anas*", con la quale si stabilisce che la gestione del rischio è applicata all'intera organizzazione societaria. La *Policy*:

- indica i principi di riferimento per la gestione del rischio;
- integra la gestione del rischio nell'organizzazione aziendale;
- descrive il modello di riferimento per la gestione del rischio (*risk framework*);
- definisce ruoli e responsabilità del processo di *risk management* societario;
- evidenzia il ruolo di leadership del CDA nelle scelte di *risk governance*;
- disciplina il coordinamento con la corrispondente funzione di Capogruppo FSI;
- prevede rapporti e flussi informativi tra la struttura organizzativa deputata alla gestione del processo di *risk management* e gli *stakeholder* nonché le altre funzioni aziendali.

Nel 2022 è stato effettuato un nuovo *assessment* che ha consentito di aggiornare il catalogo dei rischi aziendali, con finalità di completamento e semplificazione.

Tra le novità si segnala l'accorpamento di rischi che nel precedente catalogo erano stati presi in considerazione singolarmente, in uno sforzo di sintesi finalizzato anche a offrire agli organi di governance e controllo una visione più chiara e immediata sulla complessiva esposizione al rischio della Società. Rispetto alla precedente edizione, i rischi "catalogati" sono passati da 115 a 71 ed è stata introdotta la tipologia di natura "mista" per quei rischi che possono essere generati sia da circostanze interne che esterne all'azienda. Inoltre, l'*ownership* di alcuni rischi è stata attribuita ad "Anas" quando tali rischi riguardano più processi o l'intera Azienda. In questi casi l'individuazione e la valutazione del rischio sono state effettuate congiuntamente da tutto il *top management*. Dei 71 rischi individuati:

- 21 hanno score alto, 25 medio e 25 basso;
- 39 hanno natura interna, 22 esterna e 10 mista;
- 15 sono relativi alla tematica "Etica, Regolamentazione e Compliance", 11 a "Investimenti", 14 a "Rete e Territorio", 24 a "Servizi al Business", 5 a "Innovazione e Competenze" e 2 a "Contenziosi".

L'*assessment* svolto ha evidenziato anche le azioni di trattamento già attive (azioni in essere) e di prossima attuazione (azioni *to-be*); inoltre, in una logica di costante riduzione dei rischi aziendali, sono state

proposte dai *risk owner* ulteriori azioni di trattamento da attuare (azioni *to-be approved*, TBA), la cui implementazione è subordinata alla condivisione delle stesse con gli *action owner* (attività di imminente avvio).

Il nuovo catalogo contiene anche le prime risultanze del progetto “*Dynamic Risk Assessment*” (DRA), che ha riguardato:

- 1 l’individuazione delle “interconnessioni” esistenti tra i diversi rischi, che si generano tutte le volte che la conseguenza di un rischio coincide con la causa di un altro;
- 2 le “aggregazioni dinamiche” dei rischi, cioè le catene di eventi che possono verificarsi in conseguenza dell’accadimento di un evento di rischio, tenendo conto di:
 - velocità di propagazione, cioè il tempo necessario per la manifestazione dell’effetto contagioso;
 - livello di contagiosità, cioè l’aggravamento/riduzione dello score che un rischio produce su quello interconnesso;
- 3 la misurazione della “capacità mitigativa” delle azioni di trattamento.

Per consentire l’analisi degli scenari di rischio è stato realizzato un apposito tool informatico che consente la visualizzazione dinamica delle interconnessioni e la misurazione degli impatti.

LA TASSONOMIA DEI RISCHI

Rischi Strategici

Sono rischi che possono derivare dal cambiamento del modello di *governance* o di *business*.

Appartengono a questa categoria anche i rischi legati alla pianificazione delle risorse economiche e alla allocazione delle stesse, tra cui, di particolare rilevanza, è il rischio relativo alla mancata attuazione del progetto “Smart Road”, quello legato all’aumento dei costi delle materie prime e dell’energia, il rischio derivante dalla gestione delle strade di rientro e dal conseguente gap manutentivo della rete, che si affianca a rischi legati alla tenuta del brand e alla reputazione aziendale, su cui l’Azienda investe in modo significativo.

Inoltre, in considerazione delle attività estere sviluppate da Anas, merita attenzione anche il cosiddetto “rischio paese”, sotto i diversi profili macroeconomico, finanziario, regolatorio, di mercato, geopolitico e sociale.

Rischi Finanziari

Tra i rischi di carattere finanziario si segnalano il rischio di credito, il rischio di liquidità e il rischio di tasso d’interesse.

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

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

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

Rischi 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 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 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: 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.

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

Anas opera in un contesto fortemente regolamentato, 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.

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

Infine, i rischi relativi alla corruzione.

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

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

Dal 2018, a seguito dell'ingresso nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (in virtù del quale Anas non è più soggetta ai dettami della Legge 190/2012), Anas si è volontariamente dotata di un modello di anticorruzione e trasparenza, mantenendo la funzione del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT) e pubblicando le "Misure Integrative di quelle adottate ai sensi del D.Lgs. 231/2001", 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 indicati gli specifici presidi adottati per la loro prevenzione/individuazione.

Al fine di sensibilizzare tutto il personale su questi temi, sono state adottate diverse iniziative, anche di formazione.

Anas ha inoltre ottenuto, nel mese di dicembre 2021, la Certificazione Anticorruzione di cui alla norma UNI ISO 37001:2016 e ha positivamente superato la prima verifica di sorveglianza a ottobre 2022.

Rischi operativi

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

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

I secondi sono relativi principalmente alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura viaria affidata alla gestione di Anas. Tra questi, il rilevante rischio relativo alla sicurezza delle opere d'arte, 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 Anas stipula un'apposita copertura assicurativa relativa all'intera rete stradale.

Fanno parte di questa categoria anche i rischi legati ai cambiamenti climatici, alla tutela del patrimonio immobiliare, ai sistemi informativi, alle risorse umane, compresa la salute e sicurezza dei lavoratori, agli approvvigionamenti.

Infine, 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.



INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE

Entro il 31 dicembre 2022 sono stati approvati 68 progetti per un importo complessivo di circa 7.560,89 milioni di euro.

Si riporta di seguito il prospetto delle approvazioni relative al 2022, suddiviso per livello progettuale e area geografica, e il relativo confronto con i dati dell'esercizio 2021.

PROGETTAZIONI APPROVATE				
	31.12.2022		31.12.2021	
Livello di progettazione	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Fattibilità Tecnico Economica	10	1.560,74	4	292,31
Definitivo	18	2.370,27	8	491,01
Esecutivo	40	3.629,88	18	1.327,86
Totale	68	7.560,89	30	2.111,18

PROGETTAZIONI APPROVATE				
	31.12.2022		31.12.2021	
Area Geografica	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Nord	17	1.333,85	8	561,19
Centro	35	3.384,03	3	397,98
Sud	16	2.842,99	19	1.152,01
Totale	68	7.560,89	30	2.111,18

Durante il 2022 sono state sviluppate attività in relazione a 252 interventi a vari livelli di avanzamento progettuale, per un valore complessivo di circa 62,359 miliardi di euro.

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

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

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

Si forniscono di seguito i dati relativi a tali interventi, indicando per ogni livello di progettazione (fattibilità tecnica ed economica, definitivo ed esecutivo) le attività tecniche attivate nel corso del 2022 e confrontate con i dati relativi all'esercizio dell'anno 2021.

Attività Svolte su progetti di Fattibilità tecnico economica	31.12.2022		31.12.2021	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	2	1.757,55	5	1.118,44
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	61	28.671,24	27	10.097,94
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	1	0,00	0	0,00
Progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas	1	190,75	1	85,05
Totale	65	30.619,54	33	11.301,43

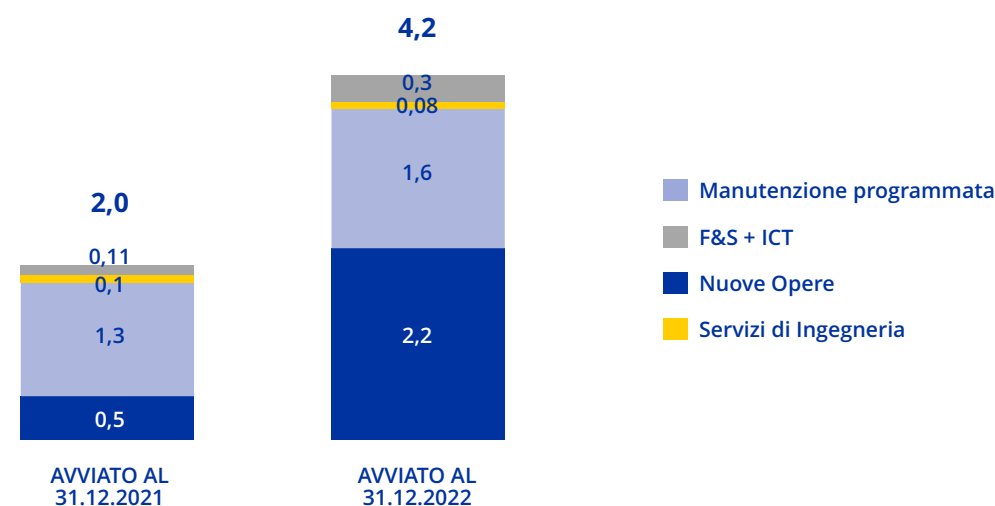
Attività Svolte su progetti definitivi	31.12.2022		31.12.2021	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	14	2.034,40	17	1.608,82
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	120	23.118,43	83	11.132,28
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	2	94,60	1	163,88
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	3	89,45	3	202,06
Progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas	0	0,00	0	0,00
Totale	139	25.336,88	104	13.107,04

Attività Svolte su progetti esecutivi	31.12.2022		31.12.2021	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	6	729,55	2	52,03
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	39	5.328,62	27	2.972,02
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	2	94,60	1	7,61
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	0	0,00	1	54,05
Progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas	2	250,01	2	250,01
Totale	49	6.402,78	33	3.335,72

PROCEDURE DI GARA E CONTRATTUALIZZAZIONE

Procedure di gara avviate

Nel corso dell'esercizio 2022 Anas ha pubblicato oltre 670 procedure d'affidamento di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo di oltre 4,6 miliardi di euro, di cui 77 in 150 lotti per 4,2 miliardi di euro avviate dalla Direzione Generale e oltre 600 per 0,4 miliardi di euro avviate dalle Strutture Territoriali di Anas tramite il portale acquisti aziendale.



Gare avviate (Mld di Euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2021 - dicembre 2022

In particolare, la Direzione Generale ha pubblicato 19 gare in n.23 lotti per l'affidamento di lavori nuove opere per un importo complessivo di oltre 2,2 miliardi di euro tra cui si citano per rilevanza di importo:

- Strada statale 27 "del Gran San Bernardo" - Lavori di sistemazione tra Etroubles e l'innesto autostradale per il traforo del San Bernardo. Variante agli abitati di Etroubles e Saint Oyen dal km 15,180 al km 18,700 (104,4 milioni di euro a base d'appalto);
- Strada statale 727 Bis Sistema Tangenziale di Forlì - Collegamento viario Tangenziale Est Lotto 3° (130,5 milioni di euro a base d'appalto);
- Strada statale 341 "Gallaratese" - Lavori di costruzione del collegamento stradale tra Samarate e il confine con la Provincia di Novara - Tratto compreso tra l'autostrada A8 e la strada statale 527 nel Comune di Vanzaghella 1° stralcio tra il km 6,500 e il km 8,844 (161,6 milioni di euro a base d'appalto);
- Collegamento viario compreso tra lo svincolo della strada statale 514 "di Chiaramonte" con la strada statale 115 e lo svincolo della Strada statale 194 "Ragusana": 4 LOTTI (1.101,4 milioni di euro a base d'appalto);
- Strada statale 219 "Gubbio e Pian d'Assino", Adeguamento del tratto "Gubbio-Umbertide". 2 ° Lotto: "Mocaiana-Umbertide". 1° Stralcio: "Mocaiana-Pietralunga" (108,2 milioni di euro a base d'appalto);
- Lotto 0 di collegamento tra Bivio di Pesche al km 181,500 della strada statale 17 e il Lotto 1 della SSV Isernia-Castel di Sangro (146,4 milioni di euro a base d'appalto);
- Viabilità di accesso all'hub Portuale di La Spezia - Variante alla strada statale 1 "Aurelia" - 3° Lotto tra

Felettino e il raccordo autostradale - 3 Stralcio funzionale C dallo svincolo di via San Venerio allo svincolo Melara (82,2 milioni di euro a base d'appalto);

- Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona - Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albissola e i porti di Savona e Vado - Variante alla strada statale 1 Aurelia bis nel tratto tra Savona/torrente Letimbro e Albisola Superiore Lotto di completamento (71,7 milioni di euro a base d'appalto).

Con riferimento alla Manutenzione Programmata sono state pubblicate n.10 gare in n.45 lotti per l'affidamento di Accordi Quadro di manutenzione programmata soprasoglia per un importo complessivo di 1,28 miliardi di euro:

- 1 Accordo Quadro biennale suddiviso in n.5 lotti per l'affidamento della produzione, fornitura e posa in opera della nuova barriera Anas S.p.A. NDBA per le configurazioni di spartitraffico e bordo ponte (150 milioni di euro);
- 1 Accordo Quadro triennale, in un unico lotto, per interventi di risanamento e potenziamento delle autostrade A19-A29 della ST Sicilia (250 milioni di euro);
- 2 Accordi Quadro biennali per l'esecuzione di lavori di manutenzione straordinaria della pavimentazione nei diversi centri manutentori di Anas (n.16 lotti per 160 milioni di euro) e per interventi di messa in sicurezza e manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale (n.4 lotti per 120 milioni di euro);
- 1 Accordo Quadro biennale, in un unico lotto, per l'esecuzione di interventi di manutenzione straordinaria della segnaletica verticale delle strade comunali di Roma Capitale (10 milioni di euro);
- 3 Accordi Quadro per il risanamento strutturale di opere d'arte per un importo complessivo pari a 390 milioni di euro: n.1 accordo quadro biennale nei diversi centri manutentori di Anas (n.5 lotti per 250 milioni di euro); n.1 accordo quadro triennale per l'esecuzione dei lavori di risanamento strutturale impiantistico delle gallerie del nord Italia (n.2 lotti per 130 milioni di euro) e n.1 accordo quadro biennale, in un unico lotto, per il risanamento delle strade comunali di Roma Capitale per il Giubileo 2025 (10 milioni di euro);
- 1 Accordo Quadro biennale in n.2 lotti per lavori di riqualificazione del corpo stradale della strada statale 407 "Basentana" per un importo complessivo (100 milioni di euro);
- 1 Accordo Quadro biennale in n.8 lotti per l'esecuzione dei lavori di manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici sulla rete Nazionale Anas (100 milioni di euro).

Nel corso del 2022 sono state pubblicate anche 12 gare di manutenzione straordinaria per emergenza sisma per un importo complessivo di 309,6 milioni di euro mentre per quanto riguarda i servizi di ingegneria, durante il 2022, sono stati pubblicati n. 3 Accordi Quadro in n.24 lotti per un importo complessivo pari a 78 milioni di euro:

- servizi di modellazione informativa per le infrastrutture (BIM), di verifica dei modelli informativi e di realizzazione *digital twin* (n. 2 lotti - 2 milioni di euro);
- servizi di assistenza tecnico-amministrativa volti a garantire supporto al Responsabile del Procedimento e all'ufficio del Direttore Lavori per l'esecuzione di interventi di Manutenzione Programmata (n. 16 lotti - 70 milioni di euro);
- servizi di verifica preliminare di progetti di importo lavori pari o superiori a 20 milioni di euro, rivolto agli organismi di ispezione accreditati ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020 (n. 6 lotti - 6 milioni di euro).

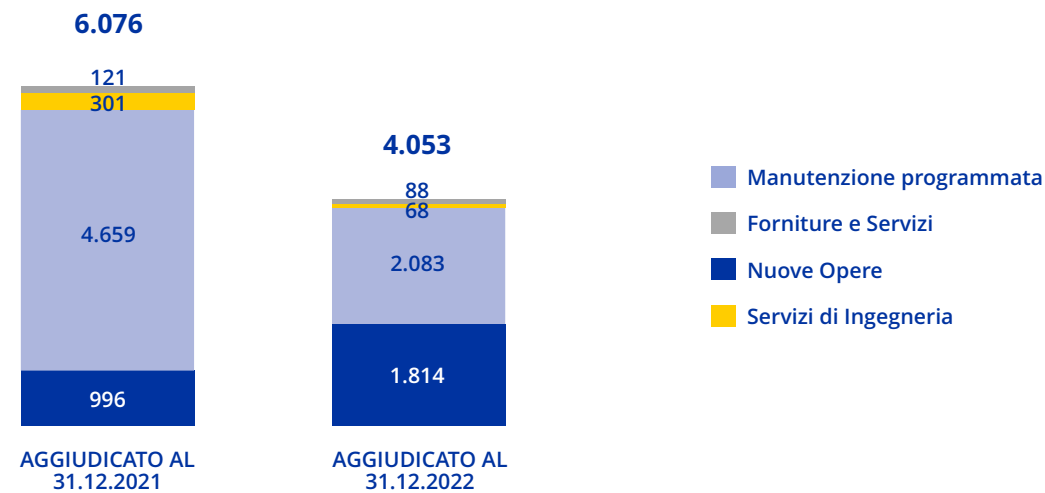
Tra le gare per l'affidamento di forniture e servizi pubblicate dalla Direzione Generale (n. 33 gare per n. 46 lotti di importo complessivo di 334 milioni di euro) si citano per rilevanza di importo le gare PNRR (n. 5 Accordi Quadro in n. 15 lotti per complessivi 254 milioni di euro):

- Accordo Quadro per la fornitura della nuova piattaforma di Gestione delle Ispezioni Ponti, Viadotti e Sovrappassi BMS 2.0 di Anas inclusi i servizi di progettazione, sviluppo, manutenzione, conduzione e supporto tecnico specialistico e operativo (lotto unico – 6 milioni di euro);
- Accordo Quadro per la fornitura di una piattaforma per il monitoraggio dinamico delle opere d'arte e servizi correlati (lotto unico – 37,7 milioni di euro);
- Accordo Quadro per servizi di connettività per il monitoraggio di ponti, viadotti e sovrappassi di Anas, inclusi i servizi di realizzazione e manutenzione dell'infrastruttura di rete, assistenza specialistica e progettuale ad hoc (lotto unico – 22,4 milioni di euro);
- Accordo Quadro per l'infrastrutturazione digitale delle opere d'arte, finalizzato alle attività di rilievo, creazione del modello BIM e progettazione dei sistemi di monitoraggio strutturale di ponti, viadotti e gallerie ricadenti su tutto il territorio nazionale (n. 6 lotti – 45 milioni di euro);
- Accordo Quadro biennale per la infrastrutturazione digitale delle opere d'arte e gallerie, finalizzata alla installazione di impianti di monitoraggio strutturale di ponti, viadotti e gallerie (n. 6 lotti - 143 milioni di euro).

Gare aggiudicate nel periodo

Nel corso dell'esercizio 2022 la Direzione Generale di Anas ha aggiudicato 123 gare (231 lotti) per un importo di aggiudicazione di oltre 4,0 miliardi di euro (4,3 miliardi di euro di importo a base d'appalto).

Le Strutture Territoriali di Anas, invece, hanno aggiudicato sul Portale Acquisti aziendale oltre 680 gare per un importo di aggiudicazione stimato di circa 0,25 miliardi di euro (0,3 miliardi di euro di importo a base d'appalto).



Aggiudicato (Mld di Euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2021 - dicembre 2022

Le gare aggiudicate dalla Direzione Generale nel corso del 2022 sono suddivise come segue:

- 85 gare per n. 162 lotti per appalti di lavori - importo complessivo di aggiudicazione di 3,9 miliardi di euro;
- 28 gare per n. 32 lotti per servizi e forniture - importo complessivo di aggiudicazione di circa 88,2 milioni di euro;
- 9 gare per n. 36 lotti per servizi di ingegneria – importo complessivo di aggiudicazione 68 milioni di euro;
- 1 gara aggiudicata per l'affidamento in concessione del servizio di distribuzione automatica di bevande e di alimenti preconfezionati presso le sedi Anas della Direzione Generale.

In particolare, sono state aggiudicate 12 gare per l'affidamento di lavori Nuove Opere per circa 1,8 miliardi di euro. Tra queste si evidenziano per rilevanza di importo:

- Collegamento viario compreso tra lo svincolo della strada statale 514 "di Chiaramonte" con la strada statale 115 e lo svincolo della strada statale 194 "Ragusana" in n.4 lotti (importo di aggiudicazione: 1 miliardi di euro);
- Strada statale 341 "Gallaratese" - Lavori di costruzione del collegamento stradale tra Samarate e il Confine con la Provincia di Novara - Tratto compreso tra l'autostrada A8 e la strada statale 527 nel Comune di Vanzaghello (importo di aggiudicazione: 142,7 milioni di euro);
- Strada statale 727 Bis Sistema Tangenziale di Forlì - Collegamento viario Tangenziale Est Lotto 3 (importo di aggiudicazione: 118,4 milioni di euro);
- Strada statale 115 "Sud Occidentale Sicula" - Variante alla SS 115 nel tratto compreso tra il km 294,000 (svincolo Vittoria Ovest) e la S.P. 20 di Comiso Sud" (importo di aggiudicazione: 104 milioni di euro);
- Strada statale 219 "Gubbio e Pian d'Assino". Adeguamento del tratto "Gubbio-Umbertide". Lotto 2: "Mocaiana-Umbertide". 1° Stralcio: "Mocaiana-Pietralunga" (importo di aggiudicazione: 102 milioni di euro);
- Strada statale 27 "del Gran San Bernardo" - Lavori di sistemazione tra Etroubles e l'innesto autostradale per il traforo del San Bernardo. Variante agli abitati di Etroubles e Saint Oyen dal km 15,180 al km 18,700 (importo di aggiudicazione: 93,6 milioni di euro).

Per quanto riguarda gli Accordi Quadro di Manutenzione Programmata sono stati aggiudicati 137 lotti per 1,9 miliardi di euro, ripartiti per merceologia come di seguito elencato:

- Pavimentazione: 29 lotti (245 milioni di euro);
- Opere d'arte: 35 lotti (615,5 milioni di euro);
- Impianti tecnologici: 1 lotto (10 milioni di euro);
- Corpo stradale: 25 lotti (435 milioni di euro);
- Barriere: 18 lotti (185 milioni di euro);
- Opere complementari: 13 lotti (130 milioni di euro);
- Segnaletica: 15 lotti (75 milioni di euro);
- Appalto Misto: 1 lotto (250 milioni di euro).

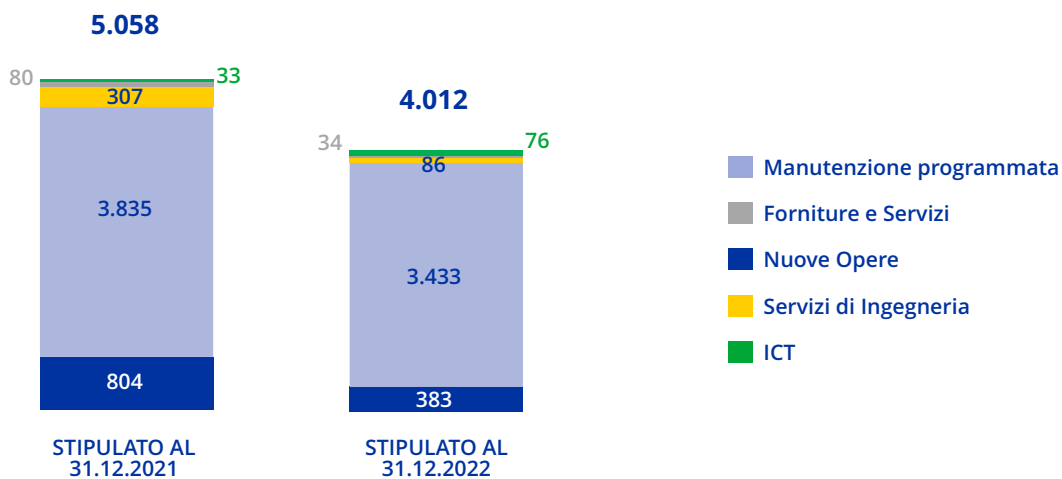
In merito alle gare per l'affidamento di servizi di ingegneria, nel corso del 2022 la Direzione Appalti e Acquisti ha aggiudicato 9 gare in 36 lotti per complessivi 68 milioni di euro, tra cui:

- 1 lotto per servizi di progettazione esecutiva, indagini diagnostiche e rilievi strutturali relativi ai lavori di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie (5 milioni di euro);
- 2 lotti per servizi di progettazione per la manutenzione programmata del corpo stradale e il miglioramento delle condizioni di sicurezza per le Olimpiadi 2026 – Lombardia (2 milioni di euro);
- 6 lotti per servizi di verifica progetti di importo pari o superiore a 20 milioni di euro (6 milioni di euro);
- 3 lotti per indagini geognostiche e di caratterizzazione ambientale (9,9 milioni di euro);
- 16 lotti per servizi di progettazione definitiva ed esecutiva relativi a interventi di Manutenzione Straordinaria della sede stradale (32 milioni di euro).

Infine, con riferimento alle forniture e ai servizi, si citano le aggiudicazioni di 16 procedure di affidamento per forniture e servizi ICT per un importo di aggiudicazione pari a 65 milioni di euro, dell'Accordo Quadro da 6 milioni di euro per la fornitura dei dispositivi di protezione individuale per la Direzione Generale e le Strutture Territoriali e quello in 3 lotti per complessivi 7,25 milioni di euro per la fornitura di cloruro di sodio per usi stradali presso le Strutture Territoriali Abruzzo-Molise, Calabria e Sicilia.

Contratti stipulati nel periodo

Dal 1° gennaio al 31 dicembre la Direzione Generale ha stipulato contratti per un importo pari a circa 4,0 miliardi di euro, così ripartiti: 3,4 miliardi per l'affidamento di lavori di Manutenzione Programmata; 0,4 miliardi per lavori Nuove Opere; 86 milioni di euro per servizi di ingegneria e 0,1 miliardi di euro per l'affidamento di forniture e servizi.



Stipulato (Mld di Euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2021 - dicembre 2022

Con riferimento alle Nuove Opere si segnalano, in particolare, i seguenti contratti:

- Accessibilità Valtellina: Lotto 4: nodo di Tirano. tratta "A" (svincolo di Bianzone-svincolo La Ganda) e tratta "B" (svincolo La Ganda-Campone in Tirano) (importo di aggiudicazione: 120,4 milioni di euro);
- E78 S.G.C. Grosseto-Fano. Tratto Grosseto-Siena, Lotto 9. Adeguamento a quattro corsie nel tratto Grosseto-Siena (strada statale 223 "di Paganico") dal km 41,600 al km 53,400 (importo di aggiudicazione: 121,5 milioni di euro);
- Strada statale 115 "Sud Occidentale Sicula" - Variante alla strada statale 115 nel tratto compreso tra il km 294,000 (svincolo Vittoria Ovest) e la S.P. 20 di Comiso Sud" (importo di aggiudicazione: 104 milioni di euro);
- Itinerario E78 S.G.C. "Grosseto-Fano". Tratto Grosseto-Siena. Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari (esistente) (importo di aggiudicazione: 25,6 milioni di euro).

Per quanto riguarda la manutenzione programmata sono stati stipulati 213 lotti di Accordi Quadro per 3,4 miliardi di euro ripartiti per merceologia come di seguito elencato:

- Pavimentazione: 62 lotti (555 milioni di euro);
- Opere d'arte: 59 lotti (1,54 milioni di euro);
- Impianti tecnologici: 2 lotti (40 milioni di euro);
- Corpo stradale: 41 lotti (874 milioni di euro);
- Barriere: 18 lotti (155 milioni di euro);
- Opere complementari: 12 lotti (105 milioni di euro);
- Segnaletica: 16 lotti (80 milioni di euro);
- Mitigazione Acustica: 3 lotti (82 milioni di euro).

Inoltre, per i servizi di ingegneria sono stati stipulati 39 contratti relativi a n.11 Accordi Quadro per circa 86 milioni di euro, tra cui:

- 3 lotti per servizi di progettazione esecutiva, indagini diagnostiche e rilievi strutturali relativi ai lavori di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie (15 milioni di euro);
- 2 lotti per servizi di progettazione per la manutenzione programmata del corpo stradale e il miglioramento delle condizioni di sicurezza per le Olimpiadi 2026 – Lombardia (2 milioni di euro);
- 6 lotti per servizi di verifica progetti di importo pari o superiore a 20 milioni di euro (6 milioni di euro);
- 2 lotti per servizi di ingegneria relativi alla sicurezza nelle gallerie (4 milioni di euro);
- 10 lotti per servizi di progettazione definitiva ed esecutiva relativi a interventi di Manutenzione Straordinaria della sede stradale (20 milioni di euro).

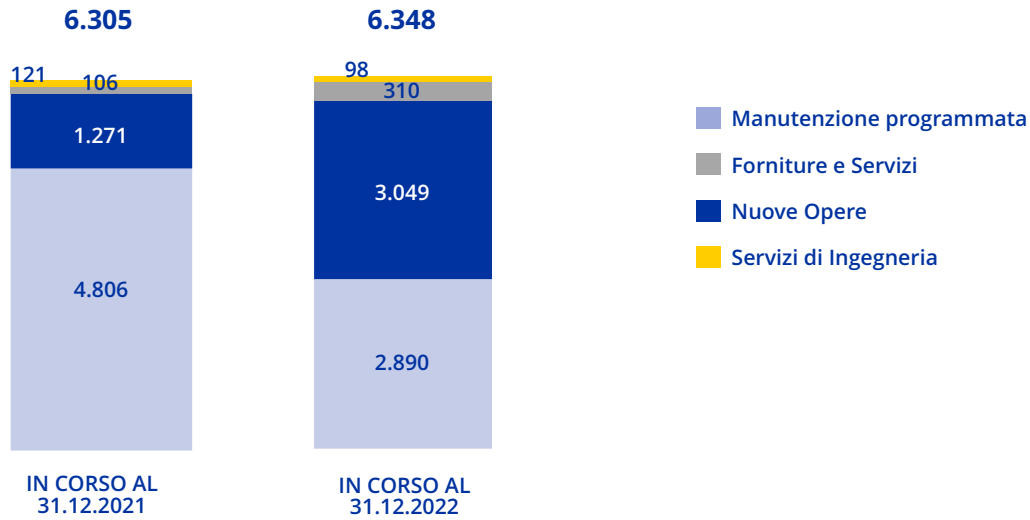
A questi si aggiungono le stipule di 35 contratti per l'affidamento di forniture e servizi per un importo complessivo di aggiudicazione pari a 109 milioni di euro, suddivisi in: 20 per procedure di affidamento di forniture e servizi ICT per un importo complessivo pari a 75,5 milioni di euro; 5 per servizi tecnici di presidio antincendio sulle tratte stradali e autostradali in prossimità e all'interno di gallerie appartenenti alla rete

TEN-T per un totale di 30 milioni di euro; oltre a 10 altre relative a forniture e servizi per ulteriori 3,7 milioni di euro.

Si segnalano, infine, 260 milioni di euro affidati tramite convenzioni Consip di cui, in particolare, 232 milioni per la fornitura dell'energia elettrica aziendale (AGSM AIM ENERGIA S.p.A.), oltre a 13,7 milioni di euro per 12 Affidamenti Diretti gestiti dalla Direzione Appalti e Acquisti.

Procedure di gara in corso al 31 dicembre 2022

Alla data del 31 dicembre 2022 erano in corso 117 gare per un importo complessivo pari a 6,3 miliardi di euro avviate dalla Direzione Generale di Anas.



Gare in corso (Mld di Euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2021 - dicembre 2022

NUOVE COSTRUZIONI

Realizzazione lavori

Si riportano di seguito i dati riepilogativi per la categoria dei lavori in corso, avviati ed ultimati nel 2022 suddivisi per area geografica; i dati vengono messi a confronto con quelli del 2021.

NUOVE OPERE: LAVORI IN CORSO						
Area geografica	totale al 31.12.2022			totale al 31.12.2021		
	n.	Importo (€/mln)		n.	Importo (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	15	1.927,00	1.434,39	13	1.708,57	1.282,11
Centro	12	1.093,64	795,93	12	1.096,66	836,23
Sud e Isole	44	4.449,60	3.336,31	35	4.156,66	3.140,05
Totali	71	7.470,24	5.566,63	60	6.961,89	5.258,39

NUOVE OPERE: LAVORI AVVIATI NEL PERIODO						
Area geografica	totale al 31.12.2022			totale al 31.12.2021		
	n.	Importo (€/mln)		n.	Importo (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	2	180,28	127,04	7	1.040,86	769,22
Centro	2	212,29	155,48	4	394,00	288,04
Sud e Isole	10	258,48	194,89	9	342,35	257,46
Totali	14	651,05	477,41	20	1.777,21	1.314,72

NUOVE OPERE: LAVORI ULTIMATI						
Area geografica	totale al 31.12.2022			totale al 31.12.2021		
	n.	Importo (€/mln)		n.	Importo (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	0	0,00	0,00	4	75,28	55,42
Centro	2	242,37	197,78	2	52,00	47,5
Sud e Isole	1	25,22	18,45	3	67,04	52,02
Totali	3	267,59	216,23	9	194,32	154,94

Nel corso del 2022 la fase esecutiva dei lavori è stata oggetto di costante monitoraggio da parte dei Responsabili d'Area attraverso frequenti contatti con gli uffici periferici Anas.

La tabella successiva fornisce i dati in percentuale di avanzamento dei lavori in corso al 31 dicembre 2022 facendo riferimento alla stessa suddivisione per aree geografiche adottata in precedenza.

AVANZAMENTO LAVORI NUOVE OPERE AL 31/12/2022					
Area geografica	n.	Importo (€/mln)		Avanzamento	
		Totale	Di cui lavori + Sad	Importo (€/mln)	%
Nord	15	1.927,00	1.748,66	389,76	22,29%
Centro	12	1.093,64	965,85	253,56	26,25%
Sud e Isole	44	4.449,60	3.926,98	2.256,39	57,46%
Totali	71	7.470,24	6.641,49	2.899,71	40,63%

L'avanzamento nei cantieri in corso, consegnati e ultimati per nuove opere nel 2022, ha comportato investimenti per lavori e somme a disposizione pari a 695 milioni di euro.

LA STATALE 106 "JONICA"

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

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

A oggi sull'intero tratto della nuova strada statale 106 "Jonica" risultano ultimati circa 164 km, di cui:

- il tratto ricadente nella Regione Puglia, pari a 39 km è stato interamente adeguato con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale;
- il tratto ricadente nella Regione Basilicata, pari a 37 km è stato interamente adeguato con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale;
- del tratto ricadente nella Regione Calabria sono stati adeguati complessivamente 73,8 km di cui 67,2 km con l'ampliamento a quattro corsie e spartitraffico centrale e 6,6 km con adeguamento alla sezione tipo "C1" del D.M. 5 novembre 2001;
- sempre nel tratto ricadente nella Regione Calabria, nel dicembre del 2018 è stata completata l'apertura al traffico dell'intero ammodernamento a 4 corsie della strada statale 534 (Megalotto 4) tra Firmo e Sibari per 14,1 km a opera della nuova impresa subentrata al precedente appaltatore a seguito di rescissione contrattuale, mentre sono stati ultimati i lavori relativi alla Variante esterna all'abitato di Palizzi - 1° stralcio per 3,7 km la cui apertura al traffico è intervenuta nel luglio 2019.

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

- lavori appaltati per megalotto 3 Sibari/SS 534 - Roseto Capo Spulico (cat. B) – 38 km;
- interventi per la messa in sicurezza tra i km 219,000 e 278,000 - 2° Stralcio - Parte A che prevedono principalmente la realizzazione di nuove rotatorie in sostituzione delle pericolose intersezioni a

raso presenti, nonché, in alcuni tratti, l'adeguamento della sezione stradale e la rettifica del tracciato;

- variante all'abitato di Palizzi Marina Lotto 2 – Il Stralcio Completamento Carreggiata Sud il cui Progetto è stato approvato nel dicembre 2020 con successive procedure di gara (Procedura Negoziata senza bando ai sensi dell'art. 63 del Codice Appalti e ai sensi dell'art. 2, commi 3 e 4 del Decreto Semplificazioni) avviate il 28 dicembre 2020 e completate con dispositivo di aggiudicazione del 2 aprile 2021. In data 25 maggio 2021 si è proceduto alla dichiarazione dell'efficacia dell'aggiudicazione definitiva e in data 23 novembre 2021 sono stati consegnati i lavori in via definitiva.

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 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. 5 novembre 2001, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

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

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

Relativamente ai lavori del secondo lotto, dal km 44,400 al km 74,300 (svincolo con l'Autostrada A19 "Palermo-Catania"), cui corrisponde un investimento totale di circa 990 milioni di euro, la consegna è avvenuta in data 1° ottobre 2012.

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

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

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

È in corso di perfezionamento una perizia di variante finalizzata a risolvere alcune criticità verificatesi in corso d'opera.

Con nota del 28 giugno 2021 il Contraente Generale ha formalmente assunto l'impegno di completare i lavori appaltati trasmettendo un programma operativo a finire, con previsione di ultimazione entro il mese di agosto del 2023, termine poi slittato al novembre 2023. Negli ultimi mesi si è registrata una ripresa delle attività benché la produzione non sia ancora rispondente alle attese.

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

L'avanzamento complessivo dell'appalto riferito a tutte le lavorazioni e attività affidate al Contraente Generale è pari a circa 88,24% dell'importo contrattuale e sono aperti al traffico in configurazione provvisoria circa 23,2 km su 28 di asse principale, di cui 18,1 a doppia carreggiata e 5,1 a carreggiata singola, pari a circa l'82% del tracciato, oltre a una paragonabile estesa di viabilità secondaria, tuttavia le produzioni non risultano ancora in linea con quelle necessarie per il completamento delle opere entro la fine del 2023.

L'ITINERARIO E78 "GROSSETO-FANO"

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

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

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

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

- 175 km circa ultimati e in esercizio;
- 3 km circa, relativi al lotto 4 del Tratto 1 "Grosseto-Siena", in fase di esecuzione, con lavori consegnati nel settembre 2020;
- 1,7 km circa di adeguamento della canna della Galleria Casal di Pari, già in esercizio sull'itinerario del vecchio tracciato, in fase di esecuzione, con lavori consegnati parzialmente nel giugno 2022 e totalmente

nell'ottobre 2022;

- 12 km circa, relativi al lotto 9 del Tratto 1 "Grosseto-Siena", in fase di esecuzione, con lavori consegnati parzialmente nell'ottobre 2022, con consegna totale prevista nel febbraio 2023;
- 86 km circa, suddivisi in 12 lotti in fase di progettazione, tutti ricompresi nel Contratto di Programma 2016-2020.

In data 30 ottobre 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, mentre la consegna totale dei lavori per interventi di ripristino definitivo della vecchia Galleria "Casal di Pari", carreggiata direzione Grosseto-Siena, localizzata in corrispondenza del Lotto 6 e attualmente chiusa al traffico è avvenuta in data 4 ottobre 2022.

Con riferimento ai lavori di realizzazione del Lotto 4, tra il km 27,200 e il km 30,038, della strada statale 223 "di Paganico", la consegna totale dei lavori è stata effettuata in data 9 febbraio 2022 e, in esito al tempo contrattuale di 1.190 giorni, la loro scadenza è fissata al 13 maggio 2025, mentre per i lavori di realizzazione del Lotto 9, tra il km 41,600 e il km 53,400 della strada statale 223 "di Paganico" in data 27 ottobre 2022 si è proceduto con la consegna parziale dei lavori, mentre la consegna definitiva è prevista in data 23 febbraio 2023, in esito all'autorizzazione del Piano di Utilizzo delle Terre.

ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

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

A partire dal 2008 Anas è presente in Algeria per l'esecuzione di contratti stipulati con l'agenzia autostradale algerina ADA (Algerienne des Autoroutes). La commessa principale è il Contratto n. 5/2008 "Lotto Est" che ha per oggetto il controllo dei lavori di costruzione del Lotto Est dell'autostrada Est-Ovest, su 399 km. Tale iniziativa è stata acquisita nel 2008 in Raggruppamento Temporaneo di Imprese con altre tre società italiane appartenenti al settore privato (Italconsult 30,7%, IN.CO 4,7% e STE 4,7%). Anas ricopre il ruolo di capofila con una quota di partecipazione del 59,9%. Il contratto, la cui durata era fissata in 26 mesi, è stato oggetto di numerose estensioni temporali che ne hanno prolungato le attività fino a oggi, portando l'importo dai circa 67 iniziali a circa 140 milioni di euro eq.

A oggi, sui 399 km che rappresentano lo sviluppo complessivo del lotto oggetto del contratto, sono stati aperti al traffico circa 315 km. I lavori allo stato in corso di realizzazione sono i seguenti:

- completamento della tratta di 84 km presso il confine con la Tunisia, affidato all'impresa cinese CITIC, il cui termine è previsto entro la fine del 2023;
- ripristino e completamento del Tunnel T1, oggetto di un grave crollo nel gennaio 2014, affidato all'impresa algerina Cosider, il cui termine di ultimazione è previsto per fine 2025.

La scadenza del contratto – originariamente prevista per il 26 novembre 2010 - è stata formalmente prorogata attraverso diverse integrazioni contrattuali (Avenants) fino al 18 maggio 2019. In ragione dei ritardi imputabili a problemi amministrativi interni all'ADA, sono ancora in corso di formalizzazione le proroghe

contrattuali annuali già convenute con l'ADA, che estendono il contratto fino al maggio 2023 (Avenants da n° 10 a n°13). A tutela della posizione del RTI, l'ADA ha rilasciato ad Anas una dichiarazione attestante che gli Avenant in questione sono in via di finalizzazione e certifica, mese per mese, la attività svolte dal raggruppamento.

L'importo complessivo del contratto, a oggi, (secondo quanto previsto dall'Avenant 13 in corso di formalizzazione) è 147,6 milioni di euro eq. (al netto delle tasse locali e dell'importo delle revisioni prezzi), di cui circa 88,4 milioni in quota Anas.

Nel 2022, la produzione si è leggermente ridotta rispetto al 2021 passando, per il RTI, da circa 514 a circa 468 mila euro eq./mese (gli importi sono al netto della revisione prezzi). La quota Anas è quindi passata da circa 310 a circa 273 mila euro eq./mese (sempre al netto della RP). Conseguentemente, la produzione annuale del RTI è passata dal valore di 6,2 milioni di euro eq. del 2021 ai 5,6 milioni di euro eq. del 2022, mentre la quota Anas è scesa da 3,7 a 3,3 milioni di euro eq. Per il 2023, a fronte dell'ultimazione di buona parte dei lavori di completamento della tratta di 84 km, si prevede una notevole riduzione del personale impiegato già a partire dal mese di giugno e, di conseguenza, si stima che la produzione media mensile scenderà a circa 333 mila euro eq./mese, per il RTI, corrispondenti a una quota Anas di circa 190 mila euro eq./mese. Il fatturato annuale previsto è di 4 milioni di euro eq., di cui circa 2,3 in quota Anas.

È possibile, inoltre, stimare sin da ora un'ulteriore flessione a partire da gennaio 2024 quando i lavori del già menzionato cantiere saranno terminati e resteranno in attività solo i lavori del tunnel. Questo andamento, in lieve ma costante riduzione negli ultimi anni, è diretta conseguenza del progressivo completamento dei lavori presidiati dal personale del RTI, il cui impiego va riducendosi in virtù della conclusione delle attività.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, rimane critica la situazione dovuta al ritardo dei pagamenti da parte del cliente che sono fermi al mese di maggio 2019 causa del grande ritardo con cui il tesoro algerino sta finalizzando il finanziamento degli Avenant ancora non formalizzati. Ciò è dovuto a ragioni legate alla crisi economica che l'Algeria ha vissuto negli ultimi anni. Il ritardo nella formalizzazione degli Avenant e il conseguente ritardo nella liquidazione dei pagamenti dovuti, produce un credito per il RTI, per la produzione già effettuata al 31 dicembre 2022, di circa 23,5 milioni di euro eq. Con l'aggiunta dell'importo relativo alla revisione prezzi – contrattualmente dovuto - tale importo sale a circa 32,2 milioni di euro eq. La corrispondente quota in capo ad Anas somma a circa 19,6 milioni di euro eq.

Il RTI sollecita i pagamenti con regolarità e con energia, anche attraverso i canali diplomatici. Nel corso dell'anno, è stata avviata la procedura contrattuale di apertura del contenzioso, per ora ancora nella fase di tentativo di risoluzione amichevole. Nell'ottica del possibile passaggio a un contenzioso formale, si è selezionato uno studio legale locale incaricato di analizzare la situazione allo scopo di definire la migliore strategia da adottare. Questa situazione di crisi finanziaria comporta una forte tensione tra i soci, in particolare con la INCO, che aveva già minacciato tempo fa di avviare una richiesta di danni nei confronti di Anas, rea, a suo avviso, di non averla sufficientemente tutelata. Tale Società, nel mese di dicembre 2022, ha comunicato, ancora informalmente, la propria intenzione di dare atto alle azioni legali paventate con una serie di lettere inviate a partire dal 2021.

Il RTI di cui Anas è capofila ha inoltre inviato all'ADA – che tuttavia non ha ancora fornito alcun riscontro in merito - una formale richiesta di pagamento degli interessi di mora il cui importo, aggiornato a fine 2022, è pari a circa 33,2 milioni di euro eq. di cui circa 20 milioni in quota Anas.

Tale importo è soggetto a una incertezza relativa al tasso di interesse da applicare in quanto questo aspetto è poco chiaro nella normativa di riferimento, come emerso nel corso di una verifica richiesta a un ente certificatore esterno che ha ritenuto di utilizzare un tasso pari a circa la metà di quello utilizzato nei calcoli svolti dal RTI. Il tasso utilizzato nelle valutazioni svolte del nostro RTI è considerato assolutamente corretto dai legali consultati a tal proposito e un chiarimento, che però rimasto senza esito, è stato richiesto all'ufficio preposto del Ministero delle Finanze algerino. Qualora si confermasse il tasso utilizzato dall'ente certificatore, il valore complessivo degli interessi moratori scenderebbe a circa 16 milioni di euro.

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

Anas ha operato in Colombia attraverso la propria Filiale Branch Anas Sucursal Colombia, in qualità di componente e capofila di n. 3 Consorzi (Consorcio Consultorias Concesiones Viales Colombia – CCCVC, Consorzio CEV e Consorzio Vial Itacol), i quali sin da dicembre 2016 hanno portato a termine tutte le attività di ingegneria agli stessi affidate. Le garanzie di buona esecuzione emesse dal consorzio CEV sono state svincolate solo il 31 dicembre 2021. Solo a partire da tale data, è stato quindi possibile avviare la chiusura del consorzio, operazione oggi in via di completamento.

La *branch* Anas Sucursal Colombia è oggi in liquidazione; il liquidatore è stato nominato e ha ricevuto le procure necessarie, la liquidazione della *branch* è stata iscritta alla competente Camera di Commercio il 12 luglio 2022. La *branch* non ha quindi più alcun dipendente. Si stima che il processo di liquidazione possa essere completato entro il primo trimestre 2023. Il processo di liquidazione sta procedendo secondo modalità e tempi pianificati.

Nel febbraio 2020, previa autorizzazione di Anas, nel quadro delle attività volte ad ottenere il trasferimento in Italia dei fondi residui ancora depositati presso il conto bancario colombiano della *branch*, AIE ha provveduto a svincolare i due fondi investiti presso l'istituto di credito colombiano Bancolombia, facendo accreditare sul conto corrente di Anas presso INTESA SAN PAOLO la somma di 1,93 milioni di euro. Attualmente, le somme a disposizione residue della Filiale Anas in Colombia ammontano a circa 165 mila euro eq. e saranno utilizzate, per quanto necessario, per le procedure di chiusura.

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

La Filiale Anas in Qatar è stata costituita nel 2012 per l'espletamento dei servizi professionali di "Quality Control & Quality Assurance" ("QA/QC") sulle pavimentazioni stradali (contratto sottoscritto a seguito dell'aggiudicazione di una gara internazionale, tra l'Autorità dei Lavori Pubblici Ashghal (PWA) e Anas).

Il contratto originario, che prevedeva un importo di circa 48,5 milioni di euro e una durata 60 mesi, è stato prorogato tramite tre successivi Addendum contrattuali, l'ultimo dei quali sottoscritto a marzo 2019, fino al 31 marzo 2021 con un incremento dell'importo contrattuale di circa 25,6 milioni di euro equivalenti. Il contratto si è, infatti, concluso al 31 marzo 2021 con una marginalità positiva del 7,6%.

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

Il processo di liquidazione della *branch* è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione di Anas. Come liquidatore è stato indicato il dott. Hani Ahmad A. Mikheimar dello studio Russel Bedford. Il processo di liquidazione, la cui durata era prevista in 8 - 12 mesi, sta tuttavia subendo un ritardo a causa delle difficoltà incontrate, per problemi burocratici qatarini, nella nomina formale del liquidatore e nel suo formale subentro al posto del *branch manager*. Infine, non appena completate le pratiche di formale nomina del liquidatore, sarà avviato il contenzioso amministrativo volto a recuperare le somme detratte dal Cliente sulla salizzazione finale (per un importo pari a ca. 0,75 milioni di euro eq.) e gli interessi di mora non corrisposti (ca. 0,45 milioni di euro eq.). L'analisi svolta ha evidenziato che i tempi previsti per il ricorso, che sarà avviato presso l'ente conciliatorio qatarino CCC (organo del Ministero delle Finanze), sono compatibili con il processo di liquidazione (per il quale si stima una durata tra gli 8 e 12 mesi); questo consentirà di gestire il contenzioso senza impatti significativi sui costi di esercizio della filiale che sono già stati minimizzati con la cessione dell'ufficio e la liquidazione del personale.



ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO

Di seguito sono riportate le tabelle riepilogative delle attività di Manutenzione Ricorrente e di Manutenzione Programmata svolte nel corso del 2022 confrontate con i dati del 2021 e suddivise per aree geografiche:

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	427	14,05	290	54,81
Lavori Consegnati	1.652	258,54	1.242	275,73
Lavori Ultimati	802	156,11	565	125,37

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Progettazioni	855	2.189,37	641	1.975,94
Lavori Consegnati	952	2.324,56	669	1.680,77
Lavori Ultimati	458	799,17	375	741,57

AREA NORD	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	137	4,47	116	4,37
Lavori Consegnati	680	99,60	490	62,79
Lavori Ultimati	261	53,15	219	35,26

AREA NORD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Progettazioni	241	584,67	196	653,53
Lavori Consegnati	235	498,29	191	450,90
Lavori Ultimati	115	200,48	102	241,23

AREA CENTRO	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	223	8,01	139	49,07
Lavori Consegnati	535	73,76	509	161,19
Lavori Ultimati	322	52,55	179	45,74

AREA CENTRO	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Progettazioni	347	829,88	228	703,19
Lavori Consegnati	438	1.051,87	255	628,03
Lavori Ultimati	209	353,06	121	212,76

AREA SUD	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	63	1,42	35	1,37
Lavori Consegnati	355	62,82	203	46,02
Lavori Ultimati	166	33,27	128	34,38

AREA SUD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Progettazioni	233	645,52	200	565,83
Lavori Consegnati	229	582,41	208	560,54
Lavori Ultimati	121	209,64	138	247,87

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Affidamenti diretti	4	0,15	0	0,00
Lavori Consegnati	82	22,36	40	5,74
Lavori Ultimati	53	17,13	39	10,00

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2021		2022	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)
Progettazioni	34	129,31	17	53,38
Lavori Consegnati	50	192,00	15	41,31
Lavori Ultimati	13	35,98	14	39,71

Per le attività di Manutenzione Programmata, confrontando i dati dei periodi in esame, si riscontra complessivamente sia una diminuzione delle spendibilità emesse, che dei lavori consegnati oltre che dei lavori ultimati per importo. In particolare, si rileva quanto segue:

- una diminuzione del numero delle progettazioni del 25% e del relativo importo del 10% a fronte di un importo medio per progetto che risulta in crescita del 20%;
- una diminuzione del numero dei lavori consegnati del 30% con una diminuzione dell'importo del 28% che, tuttavia, non hanno generato effetti negativi sulla produzione totale del 2022 a fronte di un elevato numero di lavori ereditati dall'anno precedente;
- una diminuzione del numero dei lavori ultimati del 18% con una diminuzione dell'importo del 7%.

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

- una diminuzione del numero degli affidamenti diretti del 32% con un aumento dell'importo del 290%;
- una diminuzione del numero dei lavori consegnati del 25% con un aumento dell'importo del 7%;
- una diminuzione del numero dei lavori ultimati del 30% con una diminuzione dell'importo del 20%.

ASSETTO INFRASTRUTTURALE E RETE

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

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

ATTIVITÀ ISPETTIVE SU PONTI, VIADOTTI, SOTTOPASSI E SOVRAPPASSI

Di seguito si riporta il prospetto di sintesi relativo alla campagna di ispezione per l'anno 2022:

• PONTI E VIADOTTI

- Per le ispezioni ricorrenti, sono state completate 15.388 ispezioni nel primo trimestre 2022, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 97,16% delle 15.837 opere d'arte. Nel secondo trimestre 2022 sono state completate 15.546 ispezioni,

raggiungendo una copertura pari al 97,33% delle 15.973 opere d'arte. Nel terzo trimestre 2022 sono state completate 15.560 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 97,52% delle 15.956 opere d'arte. Nel quarto trimestre 2022 sono state completate 15.627 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 97,38% delle 16.048 opere d'arte;

- Per le ispezioni principali, il numero delle ispezioni eseguite (MIT + SORV + NO INFO) risulta pari a 7.597 su complessive 7.620 opere da ispezionare nell'anno, raggiungendo una copertura attualmente pari al 99,7 %, cui si aggiungono ulteriori 8.385 ispezioni eseguite su altre opere non rientranti nelle categorie sopra indicate. Il numero totale delle ispezioni principali (MIT + SORV + NO INFO + Altre ispezioni) risulta pari a 15.982, pari al 99,8% della estesa complessiva delle opere d'arte sulla rete pari a 16.011 unità.

• SOTTOPASSI E SOVRAPPASSI

- Per le ispezioni ricorrenti, sono state completate 2.792 ispezioni nel primo trimestre 2022, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 99,43% delle 2.808 opere d'arte. Nel secondo trimestre 2022 sono state completate 2.797 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura del trimestre pari al 99,36% delle 2.815 opere d'arte. Nel terzo trimestre 2022 sono state completate 2.797 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura del trimestre pari al 99,36% delle 2.815 opere d'arte. Nel quarto trimestre 2022 sono state completate 2.797 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura del trimestre pari al 99,11% delle 2.822 opere d'arte;
- Per le ispezioni principali, il numero delle ispezioni eseguite (MIT + SORV + NO INFO) risulta pari a 1.226 su complessive 1.227 opere da ispezionare nell'anno, con una copertura attualmente pari al 99,92%, cui si aggiungono ulteriori 1.589 ispezioni eseguite su altre opere non rientranti nelle categorie sopra indicate. Il numero totale delle ispezioni principali (MIT + SORV + NO INFO + Altre ispezioni) risulta pari a 2.815, pari al 99,96 % della estesa complessiva delle opere d'arte sulla rete pari a 2.816 unità.

Per l'anno 2022 sono proseguite le 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 neoassunto dall'azienda. Sono stati completati n. 5 cicli di formazione per un totale complessivo di ispettori formati pari a 131. Nell'ambito del periodo di sperimentazione di 24 mesi dall'entrata in vigore del decreto n. 578 del 17.12.2020 "Nuove Linee Guida per il Monitoraggio, la Valutazione della Sicurezza Strutturale e la Classificazione del Rischio dei Ponti esistenti" (LG), lo scorso 16 marzo 2021 Anas - previa condivisione con il MIMS (nota del Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici n. U.0000758 del 18 gennaio 2021) - ha stipulato una convenzione quadro di ricerca e studio con il Consorzio FABRE (che riunisce competenze di docenti delle Università di Trieste, Udine, Padova, Bologna, Brescia, Camerino, Perugia, Pisa, Chieti-Pescara, Roma La Sapienza, Vanvitelli della Campania, Messina, Catania e Enna Kore, della Basilicata, Politecnica delle Marche e dei Politecnici di Torino, Milano e Bari) per lo studio e lo sviluppo di procedure atte a risolvere le problematiche inerenti l'applicazione pratica delle suddette Linee Guida.

A tal proposito è stato individuato un campione di 1.000 opere tra ponti/viadotti in gestione Anas,

distribuiti sull'intero territorio nazionale e selezionati in funzione dei valori assunti dall'Indice di Rilevanza del Degrado (IRD) e dell'Indice di Stato dell'Opera (ISOP), valutati a seguito delle campagne di ispezioni effettuate, rispetto al quale verrà applicato il processo introdotto con il DM 578 al fine di disporre, al termine della sperimentazione, di tutti gli elementi atti a consentire l'armonizzazione dell'attuale sistema RAM-BMS al nuovo impianto metodologico introdotto. Le attività condotte dal Consorzio FABRE sono in corso di svolgimento in collaborazione con i tecnici ingegneri Anas delle varie AGR. A conclusione dell'anno 2022 sono state completate le seguenti attività:

- Censimento e Ispezioni su 806 opere;
- Calcolo della CdA (Livello 2 LG) su complessive 271 opere di cui:
 1. validate dal comitato tecnico del consorzio: 81
 2. in fase di validazione dal comitato tecnico del consorzio: 190.

Con l'obiettivo di rafforzare il controllo e la sorveglianza continua delle opere d'arte, Anas ha deciso di introdurre progressivamente sistemi di monitoraggio strutturale automatici, sia in campo statico che in campo dinamico, con acquisizione dati continua. La finalità di tale approccio, integrativo all'attuale processo di monitoraggio e controllo visivo delle opere d'arte, è quella di identificare eventuali anomalie comportamentali delle opere, sulla base del controllo continuo dei parametri modali delle stesse, in quanto sintomo di sopraggiunte modifiche del sistema strutturale e quindi di possibili variazioni dello stato di conservazione delle opere stesse.

A conclusione dell'anno 2022, sono stati installati complessivamente 11 impianti, dei quali 8 sono completamente allacciati alla rete elettrica, ed è stato completato il collegamento alla rete dati. Sono in corso le attività di messa in esercizio effettiva degli impianti sia in termini di completamento delle configurazioni di rete che di completamento delle configurazioni per l'analisi dei dati tramite software di analisi P3P.

Relativamente al servizio di implementazione del software sono in corso le attività di redazione del manuale utente e la pianificazione della relativa formazione a personale tecnico Anas sulle varie AGR.

Nell'ambito della transizione tra il sistema di gestione della sorveglianza periodica delle opere d'arte attualmente in uso e quello introdotto con il DM n. 578 del 17 dicembre 2020 "Linee Guida Ponti" e con l'obiettivo di incrementare ulteriormente il monitoraggio delle opere d'arte in gestione, è stato declinato un piano articolato per la messa a terra degli investimenti per il progetto "Strade sicure – Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo remoto di ponti, viadotti e tunnel" di cui al Piano Nazionale Complementare al PNRR. Secondo il DM 93 del 12 aprile 2022, che stabilisce il piano di ripartizione delle risorse fra i vari gestori stradali, per Anas sono state destinate somme per complessivi 275 milioni di euro. L'investimento è stato declinato secondo n. 5 procedure di gara e il relativo piano degli interventi presentato da Anas è stato approvato dal MIT nel mese di settembre 2022.



MANUTENZIONE PROGRAMMATA E RIQUALIFICAZIONE

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

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

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 2022, in continuità con quanto fatto negli anni precedenti, sono in fase di implementazione i piani di potenziamento e riqualificazione relativi alle strade statali 1, 163, 106, 113 e 115.

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

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

- n. 49 di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza, sostanzialmente insistenti sul sedime attuale della strada statale;
- n. 3 di varianti in nuova sede stradale per l'attraversamento dei centri abitati di Tai di Cadore, Valle di Cadore e San Vito di Cadore.

Riguardo alle strade statali 51bis e alla 52, il Piano comprende la realizzazione di complessivi n. 25 interventi di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza, sostanzialmente insistenti sul sedime attuale delle suddette strade statali, di cui: n. 7 sulla strada statale 51 bis e n. 17 sulla strada statale 52.

A dicembre 2022, sulla strada statale 51 risultano:

- n. 40 interventi ultimati (per un investimento complessivo di circa 63,2 milioni di euro);
- n. 7 interventi in corso;

- n. 2 interventi da riaffidare;
- n. 3 interventi per i quali sono stati pubblicati i bandi di gara in Gazzetta Ufficiale il giorno 7 dicembre 2022 (Varianti di San Vito, Valle e Tai).

E sulle strade statali 51bis e 52 risultano:

- n. 2 interventi ultimati sulla strada statale 51bis (per un investimento complessivo di circa 1,3 milioni di euro);
- n. 4 interventi in fase di affidamento in seguito a risoluzione contrattuale sulla strada statale 51 bis;
- n. 1 intervento in corso in seguito a risoluzione contrattuale strada statale 51 bis;
- n. 5 interventi ultimati sulla strada statale 52 (per un investimento complessivo di circa 5,1 milioni di euro);
- n. 6 interventi in fase di affidamento in seguito a risoluzione contrattuale sulla strada statale 52;
- n. 5 interventi in corso sulla strada statale 52;
- n. 1 intervento in corso in seguito a risoluzione contrattuale strada statale 51 bis.

Proseguono anche i lavori di manutenzione dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo", delle autostrade A19-A29 e relative diramazioni e dell'itinerario E45-E55 che Anas ha avviato d'intesa con il Governo e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Queste rappresentano le principali direttrici di competenza su cui Anas ha avviato un ampio programma volto ad accrescere la capacità trasportistica, in particolare nel Sud, e l'interconnessione con i principali nodi logistici e commerciali del territorio, attraverso il miglioramento dei livelli di servizio delle arterie di competenza.

Il Piano di Manutenzione della A2 riguarda in particolare i seguenti tratti già caratterizzati da quattro corsie e standard autostradali compresi tra le province di Cosenza e Vibo Valentia:

- Tratto dal km 185,000 al km 206,500 (dallo svincolo di Morano Calabro allo svincolo di Firmo-Sibari);
- Tratto dal km 259,700 al km 286,000 (dallo svincolo di Cosenza Sud allo svincolo di Altìlia);
- 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 59 interventi per un investimento pari a circa 216 milioni di euro, di cui circa 50 milioni di euro avviati nel corso del 2022.

Riguardo al sistema autostradale A19-A19 Dir-A29-A29 acc Bis-A29 Dir-A29 DirA e A29 Racc, nel corso del 2022 sono stati ultimati interventi per un investimento pari a circa 61 milioni di euro e sono in corso di esecuzione interventi per un investimento complessivo di circa 215 milioni di euro, di cui 12 milioni di euro finanziati con vecchi piani, precedenti al CdP 16-20.

Per l'itinerario E45/E55 "Orte-Mestre", che si snoda per 403 km attraversando longitudinalmente le regioni Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna e Veneto, l'aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 ha assegnato investimenti per circa 1.580 milioni di euro. 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 sull'itinerario E45/E55 sono stati ultimati interventi per circa 345 milioni di euro mentre sono in corso di esecuzione un totale di 58 interventi per un investimento pari a circa 250 milioni di euro.

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

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

Sono attualmente in corso di esecuzione sull'itinerario "Basentano" interventi per un investimento di 143 milioni di euro.

Negli ultimi anni la rete di competenza ha subito un significativo incremento derivante dall'attuazione del cosiddetto piano di "Rientro Strade", avviato di concerto con il MIT, per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria.

RIENTRO STRADE

Lo scopo principale del piano è stato quello di garantire la continuità territoriale degli itinerari di rilevanza nazionale che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

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

Nel corso del 2018 sono quindi rientrati nella gestione di Anas i primi 3.500 km di strade ex statali, regionali e provinciali; la seconda *tranche* di rientro strade ha preso il via ad aprile 2021 e prevede il trasferimento di circa 3.000 km, in esecuzione dei DPCM del 21 novembre 2019.

Conseguentemente a tale revisione della rete stradale già nel corso del 2019 Anas ha programmato e dato avvio a un piano di manutenzione programmata per il ripristino dei nuovi tratti in gestione per un investimento complessivo di oltre 1 miliardo di euro insieme a un piano di esercizio degli stessi. Ad oggi

sono stati ultimati interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale di rientro per oltre 458 milioni di euro e sono in corso 178 interventi per circa 335 milioni di euro.

Nel 2022 sono proseguite le attività avviate nel 2020 riguardanti il Programma degli interventi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie della rete stradale di interesse nazionale in gestione ad Anas istituito ai sensi dell'articolo 18, comma 10, decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98.

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

In esito ai suddetti finanziamenti è stato avviato un tavolo di concertazione fra Anas (DOCT/AIR) con il Ministero vigilante per la definizione dei termini di una Convenzione, per regolamentare l'attuazione di una serie di interventi di manutenzione straordinaria su ponti, viadotti e gallerie, che ha portato alla sottoscrizione della Convenzione. Il Programma sarà attuato in più fasi su base almeno triennale e su eventuali aggiornamenti annuali che l'Anas trasmetterà al Ministero Concedente entro il 28 febbraio dell'anno di riferimento.

Gli interventi sono stati individuati sulla base delle informazioni attualmente a disposizione sulle condizioni della rete stradale di interesse nazionale e secondo le procedure aziendali attualmente utilizzate da Anas per la definizione delle priorità di intervento. Essi sono caratterizzati tutti da un unico livello di priorità e presentano appaltabilità per gli anni 2021-2024.

A seguito della rimodulazione del Programma trasmesso al MIT in data 28 febbraio 2022, l'importo complessivo dell'investimento ammonta a complessivi 2.785 milioni di euro.

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

- Allegato n. 1 suddiviso a sua volta in:
 - Parte Prima Ponti e Viadotti per n. 583 interventi di manutenzione straordinaria su ponti e viadotti;
 - Parte Seconda Gallerie per n. 48 interventi di manutenzione straordinaria su gallerie.
- Allegato n. 2 per n. 26 interventi di adeguamento al D.lgs. 264/06 degli impianti e delle opere civili nelle gallerie ubicate lungo la rete viaria facente parte dell'estensione della rete TEN-T (TEN-T 2013).

La Convenzione prevede l'implementazione dei sistemi di monitoraggio strutturale con la redazione di un Programma delle Manutenzioni. Tale programma andrà a integrare le informazioni contenute nel fascicolo dell'opera da redigere per ogni opera d'arte avvalendosi di metodi e strumenti elettronici di modellazione (BIM).

La pianificazione degli interventi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti, gallerie, sottopassi e sovrappassi inseriti nel Programma è stata supportata sia dal processo ispettivo che dai sistemi di monitoraggio dinamico delle opere d'arte. Tuttavia, in un ambito di consistenza generale delle opere d'arte maggiori e di introduzione di nuove professionalità per il controllo e il monitoraggio degli asset (ispettori dei ponti e viadotti), in ragione degli indirizzi normativi di riferimento recentemente mutati con l'introduzione delle linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in materia di ispezione delle opere d'arte (adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto del Ministro n. 578 del 17 dicembre 2020), la programmazione degli interventi è stata supportata anche dalla introduzione del BMS per la gestione complessiva dell'asset manutentivo.

Il modello di gestione delle opere d'arte (BMS), quale strumento di supporto alla pianificazione degli interventi di manutenzione straordinaria, raccoglie tutte le informazioni a livello di specifico asset e a livello di rete stradale, proponendo una lista di scenari di programmazione straordinaria ammissibili, sulla base di parametri e vincoli imposti dalle strategie aziendali.

In merito allo stato di avanzamento del Programma PVG, al 30 dicembre 2022 sono stati avviati 150 interventi per un investimento complessivo pari a circa 619 milioni di euro. Di questi:

- 27 interventi, per 232 milioni di euro, riguardano le gallerie;
- 123 interventi, per 387 milioni di euro, riguardano ponti e viadotti.

Gestione Rete: Esercizio e Manutenzione Ricorrente

Le principali attività di intervento hanno riguardato:

- Presidio della rete in gestione anche per il tramite delle Sale Operative Compartimentali e della Sala Situazioni Nazionale;
- Gestione dei servizi invernali (attività preventive antighiaccio e di sgombrò neve);
- Coordinamento Emergenze in presenza di criticità sulla rete;
- Predisposizione piani d'esodo per la gestione del traffico in occasione di festività;
- Monitoraggio e aggiornamento dei PGE inerenti alla sicurezza in galleria Rete TEN. Di cui al D.lgs. 264/2006.

SERVIZI INVERNALI SULLE STRADE

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

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

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

Per la stagione invernale corrente (2022/2023) Anas ha individuato, lungo la propria rete, circa 8.000 km ad alta rischio neve, circa 7.500 km a media rischio neve e circa 11.500 km a bassa rischio neve.

Per lo svolgimento delle attività sarà utilizzata una flotta mezzi aziendale composta da n. 722 mezzi (di cui 97 turbine fresa-neve) e impiegate circa 1.400 risorse interne.

Ad integrazione della flotta si farà ricorso all'utilizzo di circa 1.850 mezzi forniti dalle ditte appaltatrici esterne. Le Strutture Territoriali che svolgeranno le operazioni *in house* (sgombrò neve e trattamento preventivo antighiaccio), avranno il supporto di personale stagionale per complessive 416 unità così distribuito: Abruzzo e Molise (125), Basilicata (9), Calabria e Autostrada del Mediterraneo (52), Campania (30), Emilia-Romagna (8), Marche (3), Lazio (25), Piemonte e Valle d'Aosta (23), Sardegna (40), Sicilia (62), Umbria (18) e Veneto e Friuli-Venezia Giulia (21).

È stata inoltre effettuata la consueta attività di coordinamento e monitoraggio relativamente all'emissione delle ordinanze connesse all'obbligo di catene a bordo o pneumatici da neve sulle strade statali e le autostrade in gestione interessate da possibili eventi nel periodo compreso tra il 15 novembre 2022 e il 15 aprile 2023.

Il Piano Neve aziendale 2022/2023 è stato pubblicato sul sito istituzionale della Polizia di Stato e sul sito istituzionale aziendale al fine di dare massima divulgazione delle informazioni all'utenza nel periodo invernale.



VALLE D'AOSTA - MEZZO SPAZZANEVE ANAS SULLA STRADA STATALE 27 AL COLLE DEL GRAN SAN BERNARDO

INFOMOBILITÀ

È proseguita, nel corso del 2022, l'attività di monitoraggio degli eventi riguardanti la circolazione stradale sulla rete in gestione Anas. Il rilevamento statistico, considerato l'incremento della rete gestita e il graduale ritorno alla normalità dovuto alla cessazione dell'emergenza sanitaria, evidenzia un aumento del 17,5% degli incidenti, raffrontato al dato del 2021, e l'aumento del 17,3% dei sinistri classificati "Autonomi". Relativamente all'anno precedente, si evidenzia un aumento del 4% degli eventi con esito mortale e del 19,8% di quelli con presenza di feriti.

Nel corso del 2022 è stata anche implementata l'analisi degli incidenti che hanno registrato il coinvolgimento di motociclisti.

COORDINAMENTO EMERGENZE

Nel corso del 2022 la Struttura Coordinamento Emergenze ha garantito la reperibilità per la partecipazione a eventuali tavoli istituzionali presso il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e Viabilità Italia qualora se ne fosse appalesata la necessità.

È stata altresì garantita la partecipazione al tavolo permanente del Comitato Operativo presso il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile.

Da agosto 2022, a seguito del trasferimento delle autostrade a pedaggio A24 e A25, la struttura CO.EM è intervenuta nelle prime fasi del passaggio di competenze, tramite i suoi 10 funzionari, con un presidio nella sala operativa Strada dei Parchi, al fine di garantire il continuo flusso informativo con la Sala Situazioni Anas. Tale servizio è stato garantito in turnazione h24 nei mesi di agosto e settembre, mentre nel mese di ottobre h12 per i primi 15 giorni e turni di ore 9 giornaliere nella seconda quindicina del mese.

Complessivamente si sono registrate un totale di circa 1.800 ore di presenza.

PIANI D'ESODO DURANTE FESTIVITÀ E FERIE ESTIVE

Durante le principali festività nazionali Anas ha attuato iniziative e misure finalizzate a minimizzare i disagi e ridurre le possibili criticità legate al consueto aumento dei flussi di traffico, migliorando l'assistenza all'utenza e intensificando il presidio del territorio e delle Sale Operative dislocate sullo stesso, nonché della Sala Situazioni Nazionale.

Di seguito si riportano le principali misure predisposte da Anas:

- Individuazione dei cantieri inamovibili e predisposizione della viabilità alternativa in corrispondenza degli stessi;
- Predisposizione di focus sugli itinerari principali particolarmente gravati dalla presenza di cantieri inamovibili;

- Condivisione delle procedure operative e definizione dei codici di emergenza con i soggetti istituzionali coinvolti nella gestione della viabilità;
- Monitoraggio h24 del traffico sulla rete stradale nazionale;
- Utilizzo di piani di comunicazione per l'utenza.

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

Tutte le informazioni raccolte sono state gestite dalle 21 Sale Operative Compartimentali e dalla Sala Situazioni Nazionale (in funzione h24) che pianificano interventi e azioni per la regolazione dei flussi del traffico, in contatto diretto con Viabilità Italia.

Nel mese di giugno è stata avviata la pianificazione dell'esodo estivo 2022 e in questa occasione Anas, per facilitare gli spostamenti e ridurre i disagi agli utenti, ha pianificato la rimozione di 581 cantieri degli 1.032 presenti sulla rete stradale e autostradale di competenza. Parallelamente è stata programmata una intensa attività informativa, con l'impiego di molteplici canali di diffusione, per fornire costante e aggiornata informazione all'utenza.

MEZZI MACCHINARI ED ATTREZZATURE

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

Beni mobili	Consistenza
Attrezzature indipendenti	2.748
Attrezzature neve	1.922
Attrezzature per autocarri	778
Impianti diversi	37
Impianti neve	47
Mezzi di servizio	109
Mezzi diversi	632
Mezzi esercizio	1.806
Mezzi multiuso	71
Mezzi neve	783

Nel corso dell'anno 2022 sono stati approvvigionati i seguenti mezzi/attrezzature:

- Fornitura n° 15 trattori Kubota e relative attrezzature;
- Fornitura n° 10 pale caricatori gommate;
- Fornitura n° 50 autopromisqui doppia cabina IVECO Daily 35;
- Fornitura n° 6 ponti mobili (by bridge).

SICUREZZA GALLERIE RETE TEN

Nel corso del 2022 è proseguito il monitoraggio relativo all'aggiornamento e/o la redazione dei PGE (Piani Gestione Emergenze) inerenti le gallerie (>500m) appartenenti alla rete TEN.

MONITORAGGIO CANTIERI

Nel corso del 2022 è stato implementato il modulo CANTIERI all'interno dell'applicativo ORDINANZE WEB, al fine di avere un monitoraggio immediato sulle soggezioni all'esercizio presenti sulla rete in gestione.

Tale implementazione permette di avere, in tempo reale, la visione delle soggezioni alla circolazione, sia per i cantieri per cui risulta essere stata emessa un'ordinanza che per i cantieri temporanei. L'applicativo permette altresì di inserire la programmazione di interventi fino ai 6 mesi successivi.

ISPEZIONI AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI

Nel corso del 2022 è proseguita l'attività di ispezione e controllo delle Aree di Servizio Autostradali in gestione Anas. L'attività prevede due ispezioni mensili su tutte le ADS autostradali ed è focalizzata al controllo dello stato manutentivo (verifica dello stato manutentivo del piazzale/pensiline/segnaletica verticale e orizzontale/corsie di accelerazione e decelerazione/parcheggi e aree verdi/controllo erogatori/controllo di eventuali accessi secondari) oltre alla verifica della qualità dei servizi offerti da parte del gestore (servizi igienici e pulizia in generale).

MANUTENZIONE RICORRENTE

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

SERVIZI STRUMENTALI ALL'ESERCIZIO

In merito ai Trasporti Eccezionali, dal maggio 2021, l'attività di verifica tecnica è stata presa in carico dagli uffici Ispezione Opere d'Arte delle Strutture Territoriali.

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

Relativamente agli immobili continuano a essere svolte le funzioni di valutazione tecnica, controllo e monitoraggio (per Area Gestione Rete di ciascuna Struttura Territoriale) rispetto all'attività di manutenzione

e riqualificazione dei fabbricati strumentali all'Esercizio.

Al fine di garantire il monitoraggio del ciclo di vita delle attività di manutenzione, è stato concluso il lavoro, iniziato un anno fa, relativo a un applicativo basato sul sistema esistente "Censimento Immobili", che sfrutta la geo rappresentazione dei dati, la visualizzazione diretta di immagini degli immobili stessi, restituendo un'esperienza immediata, semplice ed esaustiva di utilizzo e di consultazione delle informazioni. Il principio informatore è quello di garantire il monitoraggio del ciclo di vita delle attività di manutenzione, dalla richiesta di investimento fino alla esecuzione delle attività lavorative. L'insieme dei dati inerenti la manutenzione degli immobili inserito su questo sistema centralizzato, consentirà di migliorare la tracciabilità e rintracciabilità dell'intero processo di manutenzione, dalle fasi iniziali, fino alla conclusione dei lavori.

PIANIFICAZIONE TRASPORTISTICA, AGGIORNAMENTO E CLASSIFICAZIONE RETE

CATASTO STRADE E CLASSIFICAZIONE RETE STRADALE

Nel corso del 2022 sono state portate avanti le attività connesse all'aggiornamento e alla gestione della classificazione delle strade statali in gestione Anas. Per il tramite delle Strutture Territoriali sono stati effettuati gli adempimenti necessari a garantire l'aggiornamento della classificazione amministrativa e tecnico funzionale delle strade anche per l'elaborazione di proposte da inoltrare al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

I dati relativi alla rete stradale in gestione Anas pubblicati nel motore ricerca strade sono riportati nella tabella di sintesi:

Rete autostradale e stradale in gestione	Estesa in km	Traverse interne Consegnate ai Comuni	Estesa in gestione ANAS in km*
Autostrade**	1.220,201	-	1.220,201
Strade Statali	26.617,779	1.256,693	25.361,086
Raccordi Autostradali	354,280	-	354,280
NSA	289,311	-	289,311
Svincoli	4.039,309	-	4.039,309
Strade di servizio	1.133,318	-	1.133,318
Totale	33.654,198	1.256,693	32.397,505

* Dati aggiornati al 19 dicembre 2022

** Compresa A24 ad A25 a pedaggio in gestione temporanea

Nel corso del 2022, inoltre, è proseguita l'attività finalizzata al continuo miglioramento dei processi legati al Catasto Strade, ottimizzazione della struttura di archiviazione dati e integrazione con gli altri database aziendali con particolare attenzione rivolta al rispetto dell'integrità delle banche dati anche mediante l'evoluzione degli applicativi esistenti.

Come ogni anno Anas svolge rilievi con il sistema denominato Cartesio. Il sistema è dotato di specifici

software per l'acquisizione e la successiva elaborazione dei dati rilevati ai fini dell'aggiornamento delle banche dati di Catasto Strade Anas. Le fasi operative possono essere sinteticamente suddivise in rilievo, pre-elaborazione dei dati rilevati, elaborazione, estrazione e restituzione e infine in verifica.

In particolare, la tecnologia si basa sull'analisi della nuvola di punti rilevati con laser scanner e degli oggetti che presentano proprietà di alta e simile riflettività e/o una consistente densità di punti. Il Catasto Strade, mediante il software smart processing dotato di specifiche funzioni, esegue la restituzione degli elementi rilevati opportunamente preparati.

Per alcune informazioni, come ad esempio la segnaletica orizzontale, verticale, barriere e sezione stradale, la restituzione geo-cartografica avviene attraverso un processo automatico o semiautomatico.

ANALISI E PIANI PER LA SICUREZZA

Tramite l'utilizzo del Tool di Analisi Rete (applicativo sviluppato *in house* su piattaforma GIS-ESRI) Anas ha eseguito il calcolo degli indicatori di sicurezza stradale su tutta la rete in gestione nel 2020 (periodo di pandemia) e ha redatto tutti i Report di incidentalità delle Strutture Territoriali, contenenti le analisi dell'incidentalità sulla rete di competenza con conseguenze alle persone (feriti e/o morti) e utili a indirizzare le azioni di pianificazione degli interventi di manutenzione anche ai fini di un miglioramento della sicurezza stradale.

CIRCOLAZIONE E TRAFFICO

Nel corso dell'esercizio 2022, sono proseguite le attività di manutenzione, ampliamento e ammodernamento della rete di sensori di rilevamento del traffico collegati alla Piattaforma Anas di Monitoraggio e Analisi (Panama), dalla quale si elaborano le informazioni pubblicate dall'Osservatorio del Traffico Anas e si fornisce il servizio di diffusione dei dati.

Nel corso dell'anno 2022 sono stati infatti elaborati, predisposti e pubblicati tutti i numeri dell'Osservatorio del Traffico Anas nei tempi previsti dal Contratto di Programma e sono stati inviati settimanalmente al MIMS i dati sui volumi di traffico giornalieri rilevati dal sistema.

PIANO INTERVENTI PER L'INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA, IMPIANTI ED ENERGIA

IMPIANTI

Continua l'impegno nella progettazione di impianti tecnologici e di sicurezza di sistema, nonché l'attività di istruttoria tecnica inerente agli interventi di Manutenzione Programmata, ivi compresi gli interventi relativi alle gallerie della rete stradale Transeuropea (T.E.N.), secondo quanto dettato dal D.Lgs. 264/06.

Si è collaborato attivamente con le Strutture Territoriali nella definizione di standard tecnici e scelte strategiche necessarie alla realizzazione d'interventi di manutenzione programmata su impianti in galleria

e tratti all'aperto. Inoltre, si è contribuito all'espletamento degli adempimenti tecnico amministrativi propedeutici all'approvazione, al finanziamento e il monitoraggio per il riconoscimento delle occorrenze derivanti dall'aumento dei prezzi mediante l'istituto della compensazione dei prezzi materiali per il 2021 e la revisione prezzi 2022.

A seguito della stipula di una Convenzione con il Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI), Anas è diventata socio attivo e membro di vari Comitati Tecnici con un ruolo strategico nella definizione di standard e normative di riferimento nazionale.

Al fine di aumentare il grado di sensibilizzazione aziendale verso le tematiche dell'efficienza energetica e della sostenibilità, sono in corso di redazione Quaderni Tecnici Anas su impianti di Illuminazione stradale e impianti di ventilazione in galleria. Sempre con riguardo alle attività di sostenibilità, Anas ha ulteriormente contribuito al recepimento della Linee Guida di Gruppo per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti individuando elementi (standard nazionali ed europei, etichettature e certificazioni ecologiche) propedeutici all'introduzione di criteri di sostenibilità nei processi di approvvigionamento per gli impianti tecnologici ed energetici aziendali.

Per quanto concerne la definizione di specifiche tecniche e standard di prevenzione incendi, è in via di definizione un'importante attività sperimentale volta all'esecuzione di test d'incendio full scale, utili a valutare prestazioni ed efficienza di sistemi di mitigazione acqua-schiuma e water-mist in ambienti confinati come quelli delle gallerie, in differenti configurazioni e validati in scenari e condizioni d'emergenza realistici.

L'attività, prevista in collaborazione con il CNVVF, le Strutture Territoriali, il mondo delle università e molteplici aziende specializzate nel settore antincendio, vede Anas pioniere nell'implementazione di tali sistemi in scenari reali e avrà come obiettivo principale la definizione di specifiche di progetto volte alla tutela del gestore e condivise dalle autorità nazionali preposte alla gestione della prevenzione incendi e alla sicurezza nelle gallerie.

L'impiego di nuove tecnologie e la loro integrazione con l'esistente porterà alla realizzazione di misure gestionali evolute, a un incremento dei livelli di sicurezza e, certamente, a una pianificazione più attenta e virtuosa degli interventi di manutenzione rispetto ai tradizionali approcci manutentivi.

Con riferimento agli obiettivi di innovazione tecnologica in ambito impiantistico previsti anche nel Piano Industriale, sono stati individuati dei siti pilota che ospiteranno la validazione, in ambiente reale, di nuove tecnologie e soluzioni che consentiranno di avere un immediato e concreto riscontro sui benefici attesi sia per la Società e il Gruppo che per gli utenti della strada. A tal proposito, recependo l'interesse di startup e PMI nello sperimentare sul campo apparecchi e soluzioni innovative, Anas ha avviato molteplici iniziative di co-innovazione sulle seguenti tematiche:

- illuminazione radente, ossia caratterizzata da un flusso luminoso pressoché parallelo al manto

- stradale, sullo svincolo sulla A90 (Autostrada del Grande Raccordo Anulare di Roma) con la strada statale 4 “via Salaria” - in collaborazione con il Centro Sperimentale Stradale Anas (DIV RS);
- pre-galleria illuminotecnica con pannelli elettrocromici adattivi, nell’ambito di una proposta di progetto al programma di ricerca e innovazione Horizon Europe.

Infine, con l’intento di conseguire una sempre maggior consapevolezza dell’attuale stato di fatto degli impianti tecnologici aziendali, l’Unità impianti prevede di condurre una serie di attività di rilievo impiantistiche con il coinvolgimento dei diversi referenti delle AGR/ST e delle ditte incaricate della manutenzione. I rilievi prevederanno l’acquisizione, documentale e sul campo, dei parametri operativi degli impianti tecnologici, in particolare, per le gallerie. Ciò costituirà, il primo fondamentale passo per l’implementazione di un processo gestionale avanzato, mirato al raggiungimento di standard di sicurezza e resilienza in linea con l’attuale contesto tecnologico nonché con le priorità strategiche del Piano Industriale e del Polo Infrastrutture del Gruppo FS.

ENERGY MANAGEMENT

Anche nel corso del 2022 è proseguita l’attività d’individuazione nonché di aggiornamento dei siti operativi e asset maggiormente energivori in tutto il territorio nazionale. A tal proposito, è stato avviato il confronto con le ST con lo scopo di individuare gli interventi di miglioramento ed efficienza energetica per la riduzione dei consumi degli impianti più energivori (illuminazione viaria, illuminazione e ventilazione gallerie) e per l’installazione di impianti di produzione da fonti rinnovabili.

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

A tal proposito, è in fase di avvio una campagna di diagnosi energetiche su alcuni siti aziendali, prevalentemente gallerie, individuati tra quelli più energivori che hanno registrato un incremento significativo dei consumi rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. L’attività di diagnosi energetica di tutti i siti energivori non risulta, per Anas, obbligatoria, in quanto la Società non rientra nelle categorie individuate dalla normativa. Tuttavia, rappresenta per Anas uno strumento utile volto all’analisi dei consumi e ottimizzazione degli stessi.

Si è concluso il Progetto Green Light e sono stati valutati risparmi generati dal 2017 al 2022. Complessivamente il Progetto ha contribuito a conseguire nel 2022, a fronte di un importo lavori netto pari a 26 milioni di euro, un risparmio energetico del 41%, corrispondente a un risparmio economico annuo di circa 8,5 milioni di euro.

Considerata la bontà del Progetto Green Light e vista la necessità di razionalizzare i consumi energetici e ridurre la spesa energetica è stato avviato il Progetto Green Light 2.0 con un importo di circa 100 milioni di euro suddivisi in 2 fasi nel periodo 2023-2024.

È stato realizzato lo Studio di Fattibilità per un sistema eolico ad accumulo costituito da una torre innovativa a

più stadi, come componente di un impianto integrato per la produzione di energia da FER eolica (ODIN) ed è, inoltre, in corso l’analisi per l’individuazione dei siti e delle aree di proprietà di Anas per l’installazione di impianti fotovoltaici, a servizio degli impianti delle vicine gallerie, che a oggi risultano le utenze più energivore per Anas. Questa attività, nell’ambito del più ampio piano degli interventi di Anas, darà avvio a una celere transizione verso un’infrastruttura sostenibile e green.

In linea con gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo FS, come per l’anno precedente, è stata esercitata l’opzione “energia verde” che riguarderà la fornitura annuale dei circa 4.200 punti di prelievo, per un consumo di circa 365.500 MWh/anno corrispondenti (circa il 98% dell’intera fornitura), in termini di riduzione di emissioni, a circa 103.000 tonnellate di CO₂ equivalenti.

ANAS SMART ROAD

Anas Smart Road è il Programma di sviluppo e trasformazione ideato da Anas che si pone l’obiettivo di incrementare il grado di innovazione e avanguardia tecnologica diffusa sulla rete stradale nazionale che ogni giorno viene percorsa da circa 8 milioni di passeggeri. Il Programma pone l’utente al centro di un sistema intermodale, integrato e dinamico basato su tecnologie di ultima generazione, nell’ottica di potenziare la sicurezza degli utenti ottimizzando efficienza di monitoraggio della rete stradale ed elaborazione di un elevato numero di dati.

Le tratte Anas Smart Road a oggi pianificate prevedono copertura economica permessa dall’ottenimento di fondi regionali, nazionali ed europei con pianificazione temporale prevista dal 2018 al 2025, copertura chilometrica di 735 chilometri e finanziamento complessivo di 276,6 milioni di euro.

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

Tratta	Struttura territoriale	Km totali	Timeline
A19	Sicilia	85	2020-2023
A2	Campania e Calabria	227	2018-2023
A90	Lazio	37	2022-2023
A91	Lazio	18	2019-2022
E45/E55	Veneto, Emilia Romagna, Toscana e Umbria	125	2020-2023
Porto di Trieste	Friuli Venezia Giulia	24	2019-2023
RA06	Sicilia	39	2022-2023
RA15	Sicilia	24	2018-2023
SS51	Veneto	76	2018-2022
SS729	Sardegna	80	2023-2025
Progetto di Cybersecurity nazionale	N/A	N/A	2020-2022
Totale		735	2018-2025

Nel corso del 2022 sono stati fissati i seguenti obiettivi:

- 200 km complessivi di infrastruttura realizzata, tutti in modalità *Full Fledged* Avanzata,
- 75 milioni di euro di produzione in termini di investimenti per l'infrastruttura Smart Road,
- 23,3 milioni di euro di produzione per la realizzazione di servizi ICT per la sicurezza e Smart Mobility

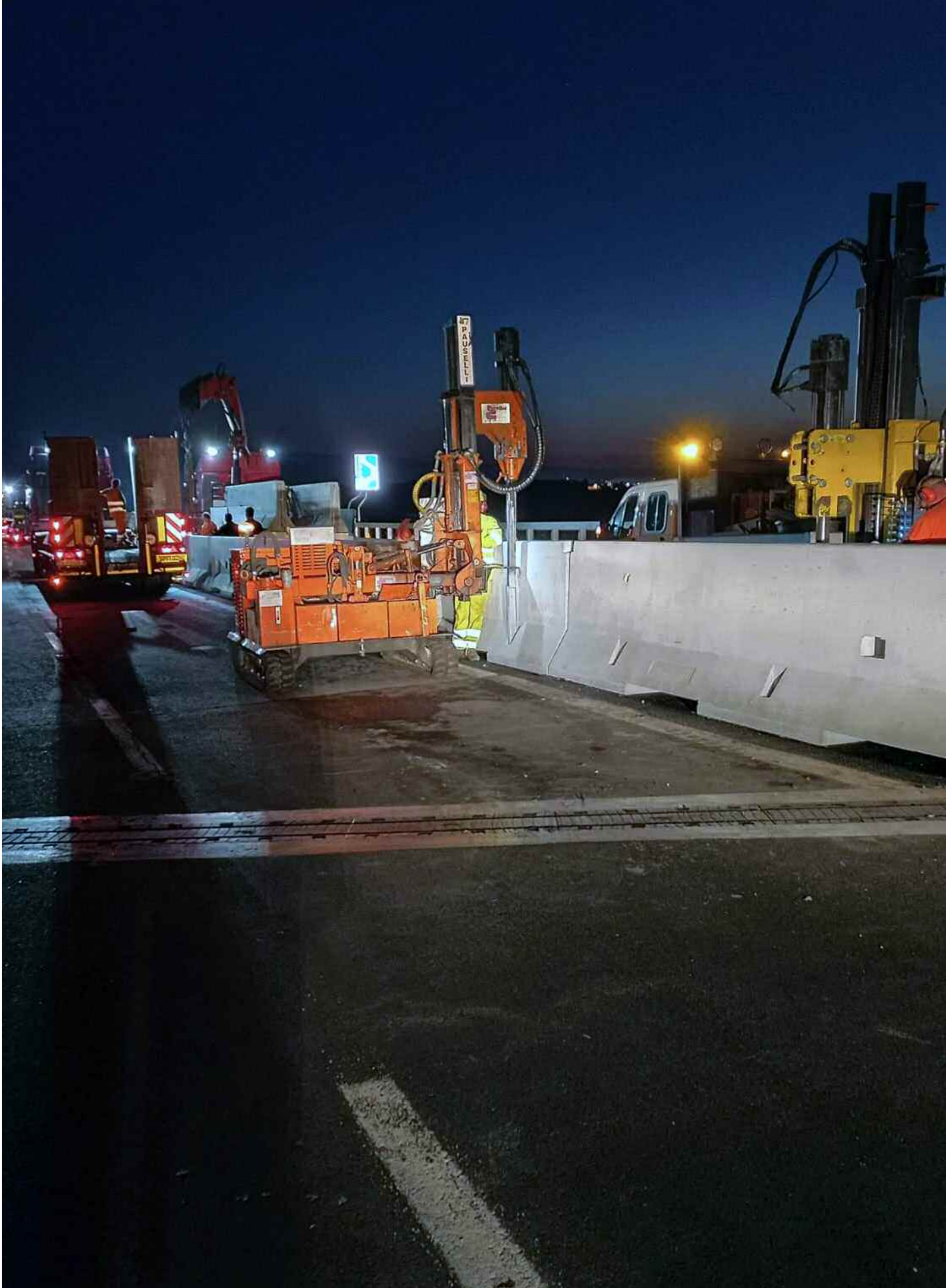
e nel corso dell'esercizio l'infrastruttura Smart Road realizzata pari a 50,5 km è risultata in aumento rispetto a quanto previsto per circa 8,5 km.

Tuttavia, date le condizioni di instabilità che hanno caratterizzato l'anno 2022, il raggiungimento di tali obiettivi è stato significativamente influenzato, con notevoli ripercussioni, principalmente sulle attività di approvvigionamento di materiali e tecnologie per la realizzazione delle tratte "Anas Smart Road", generando:

- - 61,5 km di infrastruttura prodotta (circa il 31% in meno rispetto al budget programmato);
- - 27,9 milioni di euro di produzione realizzata (circa il 37% in meno rispetto al budget programmato);
- produzione complessiva totale inerente ai servizi ICT di sicurezza e Smart Mobility con un delta negativo di 2,9 milioni di euro.

Nell'ottica di valorizzare il patrimonio infrastrutturale di Anas permettendone lo sviluppo in termini di avanzamento tecnologico, sostenibilità ambientale e trasformazione digitale, a copertura degli investimenti da sostenere per la realizzazione delle opere previste a compimento del Programma Anas Smart Road, al 31 dicembre 2022 sono stati ricevuti i seguenti finanziamenti:

Fonte di finanziamento	Importo (€Mln)	Tratte
CdP 2016-2020 – Manutenzione	95,8	A19; A2; E45/E55; RA15; SS51; A91
Agg.to CdP 2016-2020 – Integrazione Smart Road	71,8	A2; RA15; SS51; A91; A90
Agg.to CdP 2016-2020 – Piano Agg. Manutenzione	17,2	SS51; A90
Piano Cortina 2021 – Impianti	5,1	SS51
Ursa Major	1,9	A2
PON 2014-2020	37,0	A2
Fondo Unico	1,5	SS51
Fondo Infrastrutture 2017	1,9	Porto di Trieste; SS51
Interventi di manutenzione Fondo Investimenti 2020 – SS Nazionali	5,5	RA15
CdP 2016-2020 (Altri Finanziamenti)	-	/
Altre Fonti	6,4	A2; Porto di Trieste; Progetto di Cybersecurity nazionale
Ursa Major Neo	2,0	A19
Fondo Regione Sardegna	30,5	SS729
Totale	276,6	



Il Programma Anas Smart Road, oltre a essere stato concepito nell'ottica di abilitare le infrastrutture alla transizione digitale ed ecologica del paese, è profondamente caratterizzato da un'apertura nei confronti di nuove soluzioni tecnologiche, sviluppate grazie a *partnership* stipulate con *player leader* di mercato. Per questo presenta un numero considerevole di progetti di innovazione e di ricerca tra i quali assumono particolare risalto i seguenti, svolti nel 2022 in continuità con il periodo precedente:

- Good Vibrations – monitoraggio dello “stato di salute” dei ponti attraverso la tecnica dello smartphone sensing, in collaborazione con il Senseable City Lab del MIT di Boston. Per l'effettiva raccolta dei dati sulle infrastrutture in gestione ad Anas, il MIT di Boston ha sviluppato, appositamente per Anas, l'applicazione mobile Good Vibrations, in grado di riconoscere quando il dispositivo su cui è installata si trova in prossimità di opere d'interesse e quindi attivarsi autonomamente per la raccolta dei dati, procedendo successivamente al loro inoltro verso i sistemi centrali Anas. Al contempo Anas ha avviato la progettazione e la realizzazione di un apposito sistema di sensori lungo le infrastrutture. Centinaia di sensori sono stati installati in modo solidale alle campate delle infrastrutture, in posizioni appositamente studiate per acquisire le vibrazioni e cui è soggetta l'opera in esercizio;
- Road Weather Information System – image processing da telecamere “smart” per l'analisi real-time delle condizioni meteorologiche, in collaborazione con Elis Open Italy. Il sistema informativo meteorologico stradale è finalizzato a stimare in tempo reale variabili potenzialmente in grado di impattare sulla circolazione stradale. L'obiettivo è quello di misurare i principali parametri ambientali connessi all'infrastruttura viaria e in *real time* inviare agli utenti informazioni sul traffico e sulle condizioni meteorologiche lungo il loro itinerario, attraverso messaggistica di allerta, potendo così mobilitare le squadre in tempi brevi per pronto intervento innalzando i livelli di sicurezza delle infrastrutture;
- AREA (Automatic Roadworks Extension Alert) – Sistema IoT per il controllo e la segnalazione di cantieri mobili e fissi, realizzato in collaborazione con Gruppo Filippetti. L'architettura del sistema prevede la presenza di almeno un sensore master e due slave posizionati a inizio e fine cantiere su segnaletica verticale e/o barriere stradali, oppure sul mezzo mobile, per raccogliere informazioni circa la geolocalizzazione, l'accelerazione, la temperatura e la pressione barometrica. I servizi che il sistema consentirà di offrire permetteranno agli operatori e agli utenti della strada di ricevere informazioni utili sullo stato dei cantieri presenti sul percorso attraverso messaggistica *real time*, di inviare alert in riferimento a eventuali pericoli, sullo stato in *real time* dei cantieri incrementando inoltre le potenzialità della Sala Operativa nell'ottica di aumentare la sicurezza per operatori e utenti sulle tratte;
- Dogana Mobile – sistema per l'ottimizzazione della gestione dei flussi di import-export delle merci in dogana, in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;
- Sistema Sentinel – sistema integrato intelligente di pesatura dinamica dei veicoli per una gestione predittiva del traffico di veicoli pesanti aventi effettive condizioni di carico non compatibili con le caratteristiche della struttura viaria, con smistamento in tempo reale su viabilità alternativa. L'installazione del sistema in prossimità di nodi di infrastrutture stradali, quali ponti, viadotti, tratti delicati per le caratteristiche altimetriche e/o ambientali/climatiche, ne consente l'impiego sia per la manutenzione predittiva delle infrastrutture stesse sia a supporto del controllo dei veicoli pesanti in sovraccarico. Il progetto prevede lo sviluppo di un innovativo dispositivo di pesatura dinamica (Weigh In Motion) basato

su sensori in fibra ottica, lo sviluppo di architetture SW/HW per modelli predittivi e strategie decisionali automatiche o semiautomatiche e la realizzazione di un dimostratore con applicazione di modelli predittivi e relative strategie decisionali. Il progetto di realizzazione del sistema di pesatura è finanziato dal MIUR, coordinato da ENEA e vede come partner Takius s.r.l. e il Consorzio Train operante anche attraverso l'Università di Salerno ed ETT S.p.A. Attualmente è installato e validato presso un idoneo sito stradale individuato lungo l'Autostrada A2.

SMART ROAD CENTER

Nell'ambito del Programma Anas Smart Road è stato realizzato, sulla tratta A91 che collega la capitale all'aeroporto di Fiumicino, lo “Smart Road Center” luogo a oggi destinato a Green Island ospitante sale convegni, laboratori per l'innovazione, spazi per workshop e dotato di impianti di generazione di energia verde attraverso pannelli fotovoltaici capaci di garantire autosufficienza energetica alla struttura. L'obiettivo è quello di generare un hub di innovazione, condivisione e sviluppo di idee, per catalizzare e accelerare i progetti aziendali di innovazione & digital transformation, le *partnership* con *player* di mercato operanti in settori complementari e le collaborazioni con *start-up*, incubatori, università e istituti di ricerca.

A oggi lo “Smart Road Center”, nell'ottica di rafforzare la brand image di Anas e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane rappresentando un segno tangibile della spinta all'evoluzione e all'innovazione che Anas vuole imprimere alle proprie attività e valorizzando al contempo il prestigio del proprio ruolo istituzionale e della tradizione, è stato luogo di incontri e workshop con fornitori e *stakeholder* nazionali e internazionali così come luogo di test, in quanto laboratorio di innovazione, grazie alla presenza di tecnologie per il monitoraggio e il controllo del traffico.

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

Il sito, localizzato in un'area a posizione strategica per la viabilità della Capitale e la cui rivalutazione si inserisce nel processo di trasformazione digitale dell'autostrada A91 “Autostrada Roma-Fiumicino”, si caratterizza per un progetto architettonico che rivoluziona i canoni estetici di design attraverso un rimando costante a forme di matrice floreale, enfatizzando la natura eco-sostenibile del Programma “Anas Smart Road” dovuta all'ideazione di sistemi di alimentazione di energia elettrica derivanti da fonti rinnovabili. Il centro è stato progettato con l'obiettivo di realizzare, in un prossimo futuro, un centro polifunzionale avente le funzioni di Academy, polo di sperimentazione, “Innovation Hub” in linea con gli hub di innovazione progettati da Ferrovie dello Stato Italiane, Control Room Nazionale “Anas Smart Road” e “museo a cielo aperto” dei principali traguardi tecnologici raggiunti dalla Smart Road e dalle innovazioni di Anas.

I benefici attesi riguardano in particolare il potenziamento dell'innovazione e dell'avanzamento tecnologico aziendale, il rafforzamento del brand e la creazione di nuove opportunità per i clienti e i partner grazie alla possibilità di fruire del luogo e dei servizi che ospita per seminari, eventi formativi, workshop, attività di ricerca e sperimentazione, ecc.

PROGRAMMA DI RIPRISTINO DELLA VIABILITÀ DANNEGGIATA DAL SISMA 2016 (OCDPC 408/16)

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 la 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 le finalità prescritte dalle OCDPC 408/16 e 475/17 e per quanto previsto dalla L. 229/16 del 15 dicembre 2016 e con riferimento all'attuazione degli "Interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della ...", in considerazione della rilevante estensione della rete stradale oggetto di intervento, nonché della diffusione e della complessità dei danni rilevati sulla stessa, al fine di garantire la miglior efficacia di azione nel perseguire il pronto ripristino della mobilità, si è stabilito di procedere, sia nella fase di redazione che di attuazione del Programma, articolando lo stesso in una successione di stralci operativi incrementali.

Secondo questo approccio sono stati redatti, proposti, approvati e resi operativi gli Stralci del Programma, anche in esito alle concertazioni con gli Enti territoriali locali, censendo oltre 2.475 criticità sugli oltre 15.000 km della rete stradale del Cratere Sismico. Per comporre gli stralci del Programma, Anas ha provveduto, congiuntamente agli Enti gestori delle viabilità, a effettuare ispezioni tecniche contestualmente all'attuazione degli stralci incrementali del Programma e in relazione all'effettiva definizione, approvazione, finanziamento e operatività degli stessi.

Di seguito si riassumono le connotazioni degli stralci operativi del Programma in ordine di approvazione e in seguito alle rimodulazioni degli stessi condivise e approvate dal MIT:

- 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 411 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 321 interventi per un valore di investimento corrispondente al 87% del finanziamento complessivo rimodulato dello stralcio, pari a 334 milioni di euro;
- 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 90 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 74 interventi per un valore di investimento corrispondente al 81% del finanziamento complessivo rimodulato dello stralcio, pari a 75 milioni di euro;

- 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 dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 65 interventi per un valore di investimento corrispondente al 53% del finanziamento complessivo rimodulato dello stralcio, pari a 54 milioni di euro;
- 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 175 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 124 interventi per un valore di investimento corrispondente al 78% del finanziamento complessivo rimodulato dello stralcio, pari a 114 milioni di euro;
- 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 125 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 72 interventi per un valore di investimento corrispondente al 74% del finanziamento complessivo rimodulato dello stralcio, pari a 114 milioni di euro;
- per il 6° 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 125 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 72 interventi per un valore di investimento corrispondente al 74% del finanziamento complessivo rimodulato dello stralcio, pari a 114 milioni di euro;
- per il 7° 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 125 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 72 interventi per un valore di investimento corrispondente al 74% del finanziamento complessivo rimodulato dello stralcio, pari a 114 milioni di euro;
- L'8° Stralcio del Programma è stato approvato e reso operativo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota M INF.STRA 0011833 del 28 dicembre 2021, sentite le Regioni dell'area del "cratere sismico 2016" e ai sensi dell'art. 3 dell'Ordinanza C.D.P.C. 475 del 18 agosto 2017.

L'attuazione degli interventi compresi nello Stralcio è prevista altresì dall' Ordinanza n.1 del 16 dicembre 2021 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, emanata dal Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, nella quale ne è inoltre previsto il finanziamento a valere sul Piano Nazionale Complementare al PNRR nei territori colpiti dal sisma 2009-2016 (Sub-misura A4, "Infrastrutture e mobilità", Linea di intervento 4, intitolata "Investimenti sulla rete stradale statale", ai sensi dell'art. 14 bis del Decreto Legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge n. 108 del 28 luglio 2021,) e per cui, interventi di adeguamento e messa in sicurezza di strade statali ricadenti all'interno del "cratere sismico 2016", sono stati dichiarati misure integrative nell'ambito delle attività del Programma di cui all'art.4 co. 2 dell'Ordinanza del Capo della Protezione civile n. 408/16, in conseguenza degli eventi sismici che hanno colpito il territorio del centro Italia a partire dal giorno 24 agosto 2016. L'ultima rimodulazione dell'8° Stralcio del Programma prevede la realizzazione di 19 interventi per un importo complessivo di investimento pari a

219 milioni di euro, di cui 37,5 milioni per la sola progettazione di 13 interventi e 181,5 milioni di euro per la realizzazione di 6 interventi di adeguamento e messa in sicurezza, di cui Anas ha competenza diretta per l'attuazione.

A maggio 2022 è stata avviata e resa operativa l'attuazione dello stralcio di Ulteriori Interventi già compresi nel Programma e caratterizzati dalla "priorità 4" di intervento e che il MIT, sentite le Regioni dell'area del "cratere sismico 2016", ha ritenuto comprendere nell'ambito del perimetro di competenza della Legge n. 229 del 15 dicembre 2016; si tratta di 461 interventi di ripristino di criticità già censite durante la stesura dei primi sette stralci del Programma, per un importo complessivo di investimento di circa 235 milioni di euro.

In relazione alla definizione e alle rimodulazioni degli Stralci incrementali del Programma e dall'esito delle procedure di approvazione e dalle dichiarazioni di capacità operativa e finanziaria degli Enti gestori delle viabilità, Anas risulta competente per l'attuazione diretta di 1.179 interventi per un importo di investimento pari a 2,6 miliardi di euro, corrispondente al 92% dell'importo complessivo del Programma, finanziato a valere, in via di anticipazione, sulle risorse del Fondo di cui all'art. 1, comma 868 della legge 208/2015, ai sensi dei commi da 873 a 875, secondo quanto previsto dall'art. 7 del D.L. 205/2016 e limitatamente all'ottavo stralcio, per quota parte, a valere sul Piano Nazionale Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Ulteriori 365 interventi, compresi nel Programma, per un importo di investimento complessivo pari a 240 milioni di euro, sono attuati direttamente dagli Enti gestori delle viabilità locali, finanziati a valere sul Fondo di Gestione Emergenziale del DPC e per cui il Soggetto Attuatore Anas provvede al monitoraggio dell'attuazione delle opere.

CLIMATE CHANGE E PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Nel corso del 2022 sono proseguite le attività del Gruppo di Lavoro interdisciplinare Anas-RFI afferenti gli aspetti relativi al Climate Change e le infrastrutture resilienti; in particolare sono state analizzate le cause di interruzione della viabilità sulle reti in gestione in relazione all'aumento della severità dei fattori di innesco di fenomeni estremi. Tale Gruppo di Lavoro ha redatto studi e analisi finalizzati alla definizione del modello della valutazione della vulnerabilità delle infrastrutture sia stradali che ferroviarie, anche con riferimento a itinerari e a corridoi condivisi dalle reti. In aderenza agli esiti di detti studi e in continuità con le attività, sviluppate per le tematiche di rischio idraulico, idrogeologico, di monitoraggio e di manutenzione programmata, sono stati redatti e proposti i piani di attuazione relativi ai vari ambiti di interesse al fine di mitigare gli impatti degli eventi estremi sulle infrastrutture e le condizioni di rischio delle stesse.

CLIENTI

SERVIZI COMMERCIALI E ACCESSI, LICENZE, CONCESSIONI E PUBBLICITÀ

Nel corso dell'esercizio 2022 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. Il regolare monitoraggio degli esiti delle attività di bonifica e anche il puntuale intervento a supporto fornito da Licenze e Concessioni per la risoluzione di singole e specifiche problematiche non previste o preventivabili, hanno contribuito alla corretta elaborazione della fatturazione dei canoni nel rispetto delle previsioni di budget e di corretta imputazione.

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 strada statale 14 "della Venezia Giulia" ed esteso attualmente su scala nazionale lungo tratte stradali di almeno 50 km in tutte le Aree Compartimentali, 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 strada statale 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 Aree Compartimentali. 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 Codice della Strada, 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 danneggiati dall'abusivo non pagante.

I ricavi per la pubblicità presso gli Impianti di Distribuzione Carburanti (IDC) sono composti dai canoni per le campagne pubblicitarie nazionali temporanee, dai rinnovi periodici della pubblicità fissa relativa ai cartelli permanenti e, infine, dalla pubblicità autorizzata in loco dalle Strutture Territoriali all'interno di un singolo IDC (che può essere sia pubblicità fissa che temporanea).

Nel settore delle licenze e concessioni per sottoservizi si sta completando un testo di nuovo accordo, che prevede di disciplinare i rapporti relativamente alle norme generali e a quelle di carattere tecnico-amministrativo valevoli per tutte le ipotesi di interferenze in tema di reti elettriche. Tale accordo prevede anche di regolamentare la determinazione del calcolo per l'attribuzione del canone di ciascuna interferenza. Le soluzioni semplificheranno l'aggiornamento di molti canoni e si riuscirà anche ad acquisire una banca dati 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 MIMS, 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 a 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 stato realizzato e messo in esercizio un nuovo report che accoglie 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 e di licenze e concessioni, di competenza delle Strutture Territoriali.

FATTURAZIONE MASSIVA E MONITORAGGIO

Tutte le Strutture Territoriali hanno condotto le impegnative attività di aggiornamento dei dati a sistema e del loro allineamento contabile, secondo la programmazione e le linee di indirizzo, coordinamento e monitoraggio fornite dalla competente struttura "Fatturazione Massiva e Monitoraggio".

Le Strutture Territoriali coinvolte dal Rientro Strade (DPCM 20 febbraio 2018 e DPCM 28 gennaio 2020) hanno contestualmente proseguito anche nelle azioni volte all'inclusione nel ciclo di fatturazione annuale dei ricavi propri di Anas di tutte le posizioni insistenti sulle strade trasferite, sia nuove che già assentite dagli ex gestori e ancora in vigenza. Per queste ultime, per le quali Anas continuerà a riscuotere i canoni nella misura quantificata dai gestori *illo tempore* competenti fino a scadenza degli atti autorizzativi, è stato possibile fatturare i canoni in massa grazie all'apposita evolutiva apportata alla procedura di fatturazione annuale dei canoni che, individuando i contratti contrassegnati con lo stato utente (appositamente creato) "EXPR" contenenti oggetti locativi giacenti sulle strade trasferite ad Anas, attribuisce agli stessi l'applicazione dei canoni imposti dall'ex gestore operando la sola rivalutazione Istat dell'importo precedentemente determinato.

Tali attività hanno consentito la corretta emissione della fatturazione massiva dei canoni per l'anno 2022,

intervenuta a cavallo tra il mese di ottobre e novembre, con risultanti assolutamente in linea con le previsioni di Budget.

Anche per l'anno 2022 è stata prevista per i canoni pubblicitari la possibilità del pagamento in forma rateizzata - 3 rate predeterminate.

TRASPORTI ECCEZIONALI

L'analisi comparata dei dati rilevati nell'esercizio 2022, rispetto a quelli del corrispondente periodo dell'anno precedente, rivela complessivamente un incremento del 36% del numero di autorizzazioni rilasciate, da sottolineare la decisa crescita della domanda nei mesi da maggio a settembre. L'aumento del numero di procedimenti contemporaneamente attivi ha determinato un notevole impatto sull'operatività di tutti gli uffici interessati. In alcuni casi, il numero di procedimenti mediamente gestiti dagli uffici competenti è risultato essere anche 4 volte superiore a quello dei 2 anni precedenti.

Il tempo medio di rilascio dei provvedimenti autorizzativi è risultato di conseguenza superiore a quello rilevato nello stesso periodo 2021. Tale incremento è da attribuire anche ai rallentamenti connessi con l'esecuzione delle necessarie verifiche correlate al rientro nella gestione Anas di numerose strade precedentemente gestite dai diversi enti locali e alle necessità connesse con il rilascio dei nullaosta tecnici.

Le autorizzazioni per macchine agricole eccezionali sono state rilasciate mediamente in 16,4 giorni di calendario, mentre per le altre tipologie di autorizzazioni il valore del tempo medio rilevato è stato di 17,4 giorni di calendario. Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dei dati relativi alle autorizzazioni rilasciate nel 2022 a confronto con quelli delle autorizzazioni rilasciate nel corrispondente periodo del 2021:

Autorizzazioni 2021 vs 2022 (gen-dic)	2021		2022		2022 vs 2021	
	Conteggio per Tipologia	Media di Rilascio (giorni di calendario)	Conteggio per Tipologia	Media di Rilascio (giorni di calendario)	Conteggio per Tipologia	Media di Rilascio (giorni di calendario)
Agricole	4.665	9,6	8.330	16,4	79%	71%
Multiple	7.235	11,1	8.497	15,0	17%	35%
Periodiche	8.838	12,3	13.305	20,2	51%	64%
Singole	6.271	10,8	6.589	14,8	5%	37%
Totale	27.009	11,2	36.721	17,2	36%	54%

Come previsto dagli artt. 19 e 405 del DPR 495/92, sono stati aggiornati gli importi dovuti per istruttoria in misura pari all'intera variazione percentuale dell'indice ISTAT FOI rilevata nel mese di agosto 2022 rispetto al corrispondente periodo del 2020. L'entrata in vigore della nuova tabella oneri è avvenuta il 1° febbraio 2023, il documento viene pubblicato nell'area ad accesso libero del Portale TEWEB.

È infatti proseguita l'attività di implementazione delle funzioni del portale trasporti eccezionali TEWEB, avviata nel primo semestre 2021. Nel corso del 2022 sono state definite le nuove funzionalità al fine di aumentare le capacità di analisi e reportistica e migliorare la gestione dei preavvisi e dei trasporti eccezionali in corso di

esecuzione. La messa in produzione è avvenuta il 10 gennaio 2023.

Sono state sviluppate prioritariamente le funzioni che potevano semplificare l'utilizzo della piattaforma da parte degli utenti esterni per rendere ancora più semplice e intuitivo l'utilizzo della piattaforma.

Parallelamente è stata messa in produzione anche una revisione del sistema di reportistica SAP Business Objects (SAPBO) che consente una più chiara lettura dei dati riferiti alle autorizzazioni rilasciate, per migliorare la gestione analitica dei dati registrati.

È stata inoltre messa in produzione una nuova integrazione tra TEWEB e PagoPA per ampliare le possibilità di effettuare il pagamento degli oneri dovuti anche tramite avviso di pagamento PagoPA.

È proseguita l'attività di sviluppo di una nuova versione dell'App Trasporti Eccezionali, che viene utilizzata per l'invio delle comunicazioni di inizio e fine viaggio da parte dei trasportatori e che consente di monitorare i trasporti eccezionali in corso di esecuzione e di conoscere la frequenza dei transiti eccezionali sulle diverse arterie stradali.

La nuova versione consentirà di accogliere i suggerimenti pervenuti dagli utenti e verrà semplificato l'utilizzo da parte dei conducenti. La messa in produzione è prevista per il primo semestre del 2023 e comunque non prima dello sviluppo di ulteriori sistemi di competenza di ICT che saranno integrati con la APP e che ne consentiranno il corretto funzionamento.

Nei primi mesi del 2023 sarà avviata un'ulteriore iniziativa di miglioramenti funzionali del Portale TEWEB.

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.

Si è, quindi, operato con iniziative volte a ridurre, per quanto possibile, l'impatto delle minori entrate derivate dall'entrata in vigore delle norme di cui sopra, in particolare:

- 1 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 ordinaria e straordinaria delle strade, oltre alla possibilità di produrre con il servizio di realizzazione delle infrastrutture offerto agli operatori;
- 2 la definizione di una metodologia che permettesse ad Anas di farsi riconoscere 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 (autorità competente ai sensi del citato “Decreto fibra”) e inserita nel nuovo modello di convenzione da proporre agli operatori. Tale modello di convenzione è stato sottoscritto da quattro operatori.

Sono stati nuovamente avviati i rapporti con operatori che avevano sottoscritto nel passato Convenzioni per la posa di reti su sedime Anas e sono stati redatti atti transattivi per il riconoscimento di parte dei canoni arretrati dovuti ad Anas. È stata sottoscritta la prima nuova Convenzione per la posa di reti tlc ad alta velocità su sedime Anas. 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.

Con riferimento alle nuove iniziative, attualmente in corso, si evidenzia:

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

VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE

Gestione Aree di Servizio Autostradali

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

Nel recepire e dare attuazione agli indirizzi dettati dal Decreto 7 agosto 2015, Anas ha intrapreso un'importante azione di riassetto della rete che ha interessato la quasi totalità (n. 38) delle n. 41 aree di servizio in regime di concessione, ivi incluse le aree della A2 “Autostrada del Mediterraneo”, per cui si rendevano necessari interventi straordinari di ammodernamento, con alcuni impianti realizzati agli inizi degli anni '70.

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

In relazione alle restanti 7 Aree si segnala che: il programma di ammodernamento risulta al momento

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

Il riavvio delle procedure di gara è subordinato alla definizione degli "Schemi dei Bandi" da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ex art. 37, comma 2, lettera g), del D.L. 201/2011) attualmente in corso di definizione, con previsione di conclusione del processo regolatorio nel primo trimestre 2023. Tenuto conto delle caratteristiche dei nuovi schemi di gara Anas procederà a ridefinire una nuova e diversa strategia di affidamento, al fine di completare la seconda e ultima fase del piano di ristrutturazione della rete.

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

Le due nuove aree, il cui completamento e messa in esercizio sono previsti entro il quarto trimestre 2022, sono state concepite per l'offerta di servizi di qualità dedicati all'accoglienza della clientela turistica in transito - particolarmente numerosa nella stagione estiva - e alle esigenze del trasporto pesante che trova in tale tratto autostradale, spesso interessato nel periodo invernale da copiose nevicate, un adeguato punto di ristoro e sosta sicura. In aggiunta ai consueti servizi Bar e ristorazione, con l'apertura dei nuovi impianti di distribuzione, saranno disponibili sia i carburanti tradizionali diesel e benzine che il GPL, GNL e il metano oltre alle colonnine di ricarica elettrica veloce. Considerata la posizione strategica delle aree, collocate al limite del tratto autostradale preappennino calabro-lucano, il sito sarà dotato di una elisuperficie per il soccorso e le emergenze di protezione civile.

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

Di minore impatto economico ma di innegabile rilevanza strategica per la Regione Sicilia, è l'adeguamento previsto per le aree di servizio dell'autostrada A19 Palermo-Catania. Si tratta di impianti sicuramente più recenti rispetto a quelli della A2 "Autostrada del Mediterraneo", ma che necessitano comunque di interventi di ammodernamento diretti alla riqualificazione delle strutture e degli impianti esistenti, con la sola eccezione dell'area di Caracoli sud dove è stata prevista la realizzazione di un nuovo impianto in sostituzione dell'attuale.

Al momento risultano essere in avanzato stato di sviluppo i progetti di ammodernamento di tutte le aree oggetto di affidamento, con progetti definitivi istruttori approvati per tutte le Concessioni, ai fini della successiva acquisizione delle autorizzazioni da parte degli EE.PP e dello sviluppo dei progetti esecutivi, per diverse aree già in corso di svolgimento.

L'individuazione dei nuovi affidatari dei servizi ha consentito, a seguito dei subentri degli stessi, di effettuare una prima serie di interventi finalizzati a garantire la completa funzionalità e decoro delle strutture e a tendere, nel triennio 2022-2024, permetterà di procedere all'ammodernamento di 38 delle 42 aree di servizio ubicate lungo l'A2 del Mediterraneo, l'A19 Palermo-Catania, l'A90 Grande Raccordo Anulare di Roma e A91 Roma-Fiumicino, per un valore complessivo stimato degli investimenti pari a c.a. 150 milioni di euro (di cui 39 milioni di euro coperti da contributo Anas).

L'ammodernamento comporterà l'ampliamento dell'offerta di servizi all'utenza autostradale, con attenzione agli aspetti di sostenibilità ambientale, responsabilità sociale, mobilità sostenibile, sicurezza e maggiore comfort.

Il processo di rinnovo delle Concessioni consentirà inoltre d'implementare il piano Anas per la diffusione dei combustibili alternativi lungo la rete autostradale Anas per favorire la mobilità sostenibile, consentendo la realizzazione di un "Corridoio autostradale della mobilità elettrica tra Roma e Catania" attraverso l'installazione di 41 punti di ricarica elettrica (le aree di servizio Anas) dotati di colonnine con tecnologia Fast o Ultra Fast di ultima generazione.



BASILICATA - RACCORDO AUTOSTRADALE 5 'SICIGNANO-POTENZA', ISPEZIONI CON BY BRIDGE VIADOTTO PLATANO

Al riguardo, l'attenzione prestata da Anas nei confronti della mobilità sostenibile, unitamente alle *partnership* sviluppate dai Concessionari Oil, hanno permesso di potenziare, sin da subito, l'attuale consistenza delle stazioni di ricarica elettrica, senza attendere il completo ammodernamento dei siti, consentendo di trapiantare, nel 2022, l'installazione di stazioni ricarica (con tecnologia HPC) in ulteriori n. 2 aree di servizio autostradali e addivenendo pertanto a una consistenza complessiva di n. 17 stazioni di ricarica in 11 aree di servizio, con previsione di ulteriori potenziamenti nel 2023 all'esito dell'apertura lungo la A2 "Autostrada del Mediterraneo" delle citate aree di Galdo est e ovest.

Al contempo sono proseguite da parte di Anas le attività finalizzate al rinnovo delle autorizzazioni (ex. art. 24 del Codice della Strada) relative ad aree di servizio, realizzate negli anni 2011-2015, lungo i Raccordi autostradali nonché alla verifica e al miglioramento della sicurezza delle aree realizzate in larga parte tra la fine degli anni '60 e i primi anni '80, in virtù del previgente regime. Per tali ultime aree, a seguito di una attività di ricognizione della corrente validità dei titoli originariamente rilasciati dai diversi Uffici territoriali interessati, si sono concluse con esito positivo i procedimenti tecnico-amministrativi propedeutici al rinnovo di alcune 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 e di potenziare le aree con stazioni di ricarica elettrica.

L'attività di presidio svolta da Anas, unitamente all'aggiornamento degli atti contrattuali e dei disciplinari di esercizio, ha consentito, nelle more dell'attività di adeguamento e ammodernamento delle aree a seguito delle procedure concorsuali espletate, un miglioramento della qualità dei servizi offerti all'utenza autostradale anche grazie alla collaborazione fornita dalle Società concessionarie dei servizi oil e ristoro.

MANIFESTAZIONE DI INTERESSE E BANDO ACQCC 01-21 PER LA RIFUNZIONALIZZAZIONE DELLE CASE CANTONIERE

In agosto 2020 è stato pubblicato un Avviso di Indagine di Manifestazione di Interesse per tutti gli Immobili non utilizzati a fini di compiti di istituto a livello nazionale. L'avviso di indagine di mercato ha avuto lo scopo di raccogliere e valutare richieste di concessione a titolo oneroso mediante la presentazione di progetti congruenti con le finalità istituzionali a esse riconducibili, ovvero di erogazione di servizi e/o assistenza alla mobilità.

Visto e analizzato il riscontro manifestato, e in linea con il progetto "Valore Paese Italia", sviluppato in collaborazione tra Agenzia del Demanio, Difesa Servizi Spa, MiBACT, MIT, MATTM, Anas, da diversi Comuni e Regioni, Ferrovie dello Stato, Fondazione FS, ICS, IFEL, INVITALIA e il mondo ANCI con l'obiettivo comune della valorizzazione del patrimonio pubblico di immobili di interesse artistico e paesaggistico - coniugando turismo, cultura, ambiente e mobilità dolce - da attuare secondo un sistema a rete e l'intervento pubblico e privato, il 15 marzo 2021 è stato pubblicato il Bando per l'assegnazione dei primi 100 immobili, scelti tra quelli per i quali gli operatori economici avevano manifestato interesse.

A conclusione delle attività delle due Commissioni sono risultati aggiudicati 16 lotti per i quali nel corso del 2022 sono stati sottoscritti 11 contratti di Concessione onerosa, per i restanti 5 lotti si sta procedendo all'acquisizione della documentazione necessaria alla stipula. Allo stato sono in corso di svolgimento le attività di progettazione funzionali alla valorizzazione delle strutture.

PROGETTO DI EFFICIENTAMENTO ENERGETICO DELLE SEDI ANAS

L'obiettivo del Progetto è quello di conseguire un miglioramento del parametro di efficienza energetica dell'edificio di almeno due classi in un periodo massimo di tre anni a partire dalle classi individuate dagli APE redatti dalla Strutture Territoriali su tutte le sedi Anas.

Per ogni sede Anas è prevista:

- 1 un'indagine energetica (attraverso audit già effettuati su 12 delle sedi Anas e che dovranno essere estesi anche alle altre);
- 2 l'acquisizione delle informazioni relative alla caratterizzazione energetica del sistema edificio-impianto;
- 3 il rilievo delle caratteristiche dell'involucro edilizio;
- 4 il rilievo delle caratteristiche relative agli impianti.

Solo dopo aver raccolto tutte queste informazioni, verrà elaborata una proposta di intervento utile e mirata alla riduzione reale dei fabbisogni energetici del singolo edificio. Le proposte saranno fondamentalmente riconducibili alle seguenti tre categorie:

- 1 miglioramento termico per la riduzione del fabbisogno energetico per il riscaldamento;
- 2 adozione di nuovi sistemi di produzione di energia, per esempio l'installazione di pannelli fotovoltaici;
- 3 aggiornamento/sostituzione dei sistemi impiantistici.

Il miglioramento del parametro di efficienza energetica di due classi garantisce il risparmio dei consumi energetici di circa il 25%, la riduzione di emissioni di CO2 causa del surriscaldamento del pianeta e il miglioramento del benessere dei residenti.

Tali benefici sono in accordo con l'obiettivo complessivo della nuova direttiva 2018/844/UE di abbattere dell'80-95% le emissioni di gas serra entro il 2050, con target intermedi al 2030 e 2040.

PIANO TRIENNALE PER INTERVENTI MANUTENTIVI O DI REALIZZAZIONE NUOVI IMMOBILI NON UTILIZZATI DALL'ESERCIZIO

Il piano triennale degli investimenti per interventi manutentivi o di realizzazione nuovi immobili non utilizzati dall'esercizio viene predisposto entro il 30 settembre di ogni anno, e contiene le priorità degli interventi stessi e tutte le indicazioni necessarie alle verifiche successive, sulla base delle richieste di intervento pervenute. Le Schede tecniche sono validate e approvate presso la Struttura Territoriale, verificate per

quanto concerne la completezza della documentazione con successiva emissione del parere favorevole del Responsabile Assetto Economico Rete. All'emissione di parere favorevole e validazione della scheda tecnica segue l'autorizzazione all'intervento.

CENSIMENTO IMMOBILI – PROGETTO PILOTA

Il Piano di Rientro Strade, iniziato nell'agosto 2017 con l'intesa sancita dalla Conferenza Unificata per la revisione delle reti di 11 regioni e proseguito con l'emissione del DPCM del 20 febbraio 2018 e infine con il DPCM del 21 novembre 2019, ha riportato nella competenza di Anas circa 6.500 chilometri di strade e ha aggiunto agli attuali 2.560 fabbricati facenti parte del Patrimonio Immobiliare tutti gli immobili di pertinenza delle strade di rientro che per analogia dovrebbero essere circa 150 unità immobiliari. Oggetto del censimento saranno infatti Sedi Compartimentali, Case Cantoniere, Autoparchi, Magazzini Depositi, Centri Manutentori, Cabine Enel ecc.

Nel corso del 2022 sono state avviate le prime attività propedeutiche al Progetto, al fine della redazione dei fascicoli per gli immobili che ospitano le sedi territoriali, avvalendosi di quanto indirizzato al Progetto di Efficientamento Energetico delle sedi e in sinergia con le Strutture Territoriali.

CENSIMENTO AREE ANAS PER L'INSTALLAZIONE DI IMPIANTI FOTOVOLTAICI

In sinergia con la Capogruppo FS, Anas partecipa alle attività inerenti al Censimento delle Aree per l'installazione degli impianti fotovoltaici. L'obiettivo di questo progetto è l'individuazione di aree di pertinenza nella disponibilità di Anas (vedi Decreto-legge n. 17 del 1° marzo 2022, art. 18) potenzialmente utilizzabili per l'installazione di impianti di produzione di energia da fotovoltaico, situate nelle vicinanze delle Sottostazioni Ferroviarie elettriche (SSE) di RFI.

La ricerca ha compreso sia le aree presenti all'interno di un raggio di 2,5 km dalle SSE di trasformazione da 25 kV, sia quelle situate all'interno del raggio di 1 km dalle SSE di conversione da 3 kV. È stato redatto un documento con gli elenchi dei siti potenzialmente idonei per area regionale.

Nel corso del 2022 è stato ampliato il censimento delle aree potenzialmente utilizzabili al medesimo scopo, eliminando il vincolo della distanza dalle SSE di trasformazione, questo nuovo censimento ha restituito ulteriori aree per una superficie complessiva di circa 236 ettari.



ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso dell'esercizio 2022 sono proseguite le attività di ricerca relative ai progetti finanziati (RAFAEL ed ECORoads) secondo il programma di lavoro presentato e sottoscritto con la Commissione Europea.

Inoltre, è stata completata la predisposizione del nuovo progetto di ricerca, denominato CIRCUIT, in risposta al bando *Smart and efficient ways to construct, maintain and decommission with zero emissions from transport infrastructure* HORIZON-CL5-2022-D6-02-06. È stato, inoltre, aggiornato e integrato il progetto SILENT, in seguito alla positiva valutazione ottenuta con la prima sottomissione del progetto e ripresentato alla CE nell'ambito del programma LIFE 2022.

Di seguito si elencano, le attività effettuate da Ricerca e Sviluppo nel corso dell'esercizio 2022, 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.

Nella prima fase del progetto sono state completate le attività riguardanti l'individuazione e analisi dei possibili scenari acustici, ambientali e territoriali, al fine di determinare i vincoli a cui le barriere devono attenersi e di operare una preselezione dei manufatti maggiormente idonei agli specifici contesti, basata su un'analisi di sostenibilità semplificata applicata ai principali tipologici di barriera.

Sono state, inoltre, valutate diverse ipotesi riguardo alle modalità di installazione dei prototipi presso il Centro di Cesano (cordoli, pali, soletta in cemento armato, ecc.) finalizzate al maggiore contenimento dei costi.

Nel corso dell'esercizio 2022 è stato consegnato e collaudato il sistema di misura per la caratterizzazione acustica dei prototipi ed è stato consegnato alla ST Lazio il progetto definitivo delle barriere da installare lungo le autostrade A90 e A91.

ECORoads INNOVATIVE BARRIERS FOR MITIGATION OF NOISE AND CHEMICAL POLLUTION FROM ROADS

Il progetto ECORoads si pone l'obiettivo di testare l'efficacia di tecniche di mitigazione dell'inquinamento atmosferico attraverso l'introduzione in ambienti controllati di essenze arboree inoculate con batteri

degradatori di idrocarburi. Il progetto prevede l'applicazione di questa soluzione tecnologica in corrispondenza di scarpate, terrapieni e su barriere verdi multifunzione, in grado di contribuire, in aggiunta al miglioramento della qualità dell'aria, anche all'abbattimento dei livelli di rumore generati dai veicoli transitanti sull'infrastruttura.

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

Nel corso dell'esercizio 2022, è stata completata la ridefinizione con i partner di progetto del cronoprogramma (inizio attività giugno 2022 – conclusione attività dicembre 2023), sulla base della quale Anas ha avviato la procedura per la consegna al Ministero della polizza fidejussoria. Nel frattempo, è stata definita l'area pilota oggetto della sperimentazione e sono stati eseguiti due sopralluoghi a cui hanno partecipato Anas con la ST Sicilia, l'Università di Palermo, l'Università Bicocca e la Statale di Milano, per evidenziare eventuali criticità e fare un campionamento di *background* della biodiversità microbica nella fillosfera delle piante presenti nei luoghi selezionati. Nel mese di ottobre 2022 è stata inviata la fidejussione Anas firmata al Mur e si è al momento in attesa di risposte dal Ministero per la firma dell'Atto di obbligo. È stato, inoltre, predisposto l'abstract per la presentazione delle attività svolte nell'ambito del progetto al PIARC World Road Congress che si terrà a Praga dal 2 al 6 Ottobre 2023.

SILENT SUSTAINABLE AND INNOVATIVE LONG-LIFE ENVIRONMENTAL NOISE TECHNOLOGIES

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

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

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

Nel mese di ottobre 2022 il progetto è stato di nuovo sottoposto a finanziamento, come suggerito dalla Commissione Europea, dopo avere effettuato una serie di modifiche e integrazioni indicate dai valutatori.

Di conseguenza il progetto si trova attualmente in fase di valutazione.

SICUREZZA

PROGETTO SICURMORE - BARRIERA INTEGRATA DI SICUREZZA STRADALE E ANTIRUMORE

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

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.

Concluse le Fasi A e B, nel corso dell'esercizio 2022 sono state concluse le fasi C e D del progetto, relative alla realizzazione del prototipo al vero e validazione con *crash test*. Si è, inoltre, deciso di testare la barriera integrata Anas modello CLIP in classe di contenimento H4 con la prova TB11 e TB81 ai sensi della UNI EN 1317 per assecondare la richiesta della Struttura Territoriale Lazio di voler installare questo dispositivo sulla A90 e A91 e nel mese di novembre 2022 sono stati eseguiti e superati con successo i *crash test*. Il progetto proseguirà al fine di facilitare l'inserimento e l'utilizzo della barriera integrata A.N.A.S. nei diversi interventi sulla rete stradale Anas per un più ampio utilizzo.

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 in una barriera stradale di tipo discontinuo, a cui potrà essere applicato un DSM in funzione delle specifiche esigenze.

Nel corso dell'esercizio 2022 è stata avviata la Fase C, ma la prova ha avuto esito negativo, con possibile causa una diversa qualità dell'acciaio fornita rispetto a quella di progetto Anas. Si sta, quindi, procedendo

con la società produttrice del materiale a un contraddittorio per caratterizzazione acciaio attraverso il contributo del Centro Sperimentale Stradale di Cesano, con la conclusione di una diversa qualità dell'acciaio fornita rispetto a quella richiesta da Anas con il proprio progetto.

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.

Nel corso dell'esercizio 2022 è stato modificato lo stampo in alluminio, sono stati realizzati nuovi prototipi con spessore dimezzato, ed eseguiti i *crash test* al vero con esito positivo. Le attività di ricerca sono, inoltre, proseguite sull'industrializzazione di prodotto della fase 4 e si è reso necessario lavorare al deposito di domanda di brevetto a nome Anas.

PROGETTO B.S.S.E ANAS (BARRIERE SICUREZZA STRADALI ECOFRIENDLY ANAS)

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

Nel corso dell'esercizio 2022, a seguito della realizzazione dei prototipi in scala ridotta dei due modelli studiati si è deciso di avviare internamente il progetto senza l'ottenimento del finanziamento europeo. Le attività di ricerca si sono concentrate sulla definizione della fase 1 con l'elaborazione degli elaborati tecnici del progetto esecutivo della barriera stradale Ecofriendly e fase 2 con l'individuazione del compound in gomma ideale per tale dispositivo.

POTENZIAMENTO, ADEGUAMENTO E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

ACQUEDISTRADA (EX SI.T.A.P.) - CARATTERIZZAZIONE E GESTIONE DELLE ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO STRADALE

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

Nel corso dell'esercizio 2022 sono proseguite le attività per il censimento dei sistemi di trattamento delle acque: in particolare è stato effettuato un sopralluogo sul sito di sperimentazione in occasione del quale è stato testato il corretto funzionamento dell'App e contestualmente si è svolta un'attività di formazione on the job relativa al suo utilizzo, provvedendo all'aggiornamento dell'Istruzione Operativa "Approvvigionamenti e scarichi idrici" con l'inserimento dell'attività di censimento tramite App dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale.

È stata firmata la Convenzione di Ricerca con il Gruppo CSA, coinvolto nel progetto in qualità di partner co-finanziatore ed è stato affidato all'Università della Tuscia l'incarico per le attività di sviluppo del sistema di monitoraggio. Sono iniziate le attività legate all'analisi delle serie storiche di precipitazioni e all'individuazione e definizione degli eventi di pioggia rappresentativi e sono inoltre proseguite le attività per il censimento dei sistemi di trattamento delle acque.

A novembre 2022 il progetto è stato presentato alle "Giornate dell'Idrologia" della Società Idrologica Italiana, evento che si è tenuto presso la sede dell'Università degli Studi di Genova e il 19 dicembre 2022 si è tenuto il 6° meeting di progetto, al quale hanno partecipato i membri del Gruppo di Lavoro e del Comitato Consultivo a cui si sono aggiunti il Gruppo LAMMA e l'Università di Genova.

SISTEMA PMS PER LA GESTIONE DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI

Il progetto si pone l'obiettivo di mettere a disposizione di Anas un avanzato sistema per la gestione delle pavimentazioni stradali. Il sistema viene attualmente utilizzato per il caricamento e la gestione dei dati da Cartesio (stato superficiale della pavimentazione) e DELPHI (stato della segnaletica orizzontale).

Sono inoltre in corso attività di sviluppo di funzionalità per la gestione dei piani dei rilievi (richieste MIT, richieste compartimenti, altri richiedenti) con rendicontazione delle attività eseguite.

Sono stati inseriti nel sistema PMS, per alcune strade, i dati storici (dal 2013 al 2019) del parametro di aderenza superficiale (CAT). Per i suddetti dati sono state determinate le Tratte Omogenee. Tali dati sono stati esportati e poi analizzati con l'obiettivo di valutare gli algoritmi di determinazione automatica delle leggi di decadimento.

L'obiettivo del progetto è quello di analizzare in maniera sistematica i dati acquisiti e caricati nel sistema PMS, valutando l'evoluzione nel tempo dei valori dei parametri al fine di determinarne le leggi di decadimento.

DETERMINAZIONE DI LEGGI DI DECADIMENTO DELLE CARATTERISTICHE DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI

Il progetto si pone l'obiettivo di mettere a punto modelli numerici per la valutazione delle leggi di decadimento nel tempo delle principali caratteristiche delle pavimentazioni stradali rilevate con i sistemi in alto rendimento (aderenza, regolarità e portanza).

È stato sviluppato *in house* un avanzato sistema PMS (Pavement Management System) con funzioni di gestione dei dati acquisiti dai veicoli ad Alto Rendimento, di calcolo degli indicatori di stato della pavimentazione e di generazione automatica di piani di manutenzione ottimizzati con eventuali vincoli di budget.

Il progetto prevede l'implementazione nel sistema PMS di algoritmi di determinazione delle leggi di decadimento dei parametri stradali, sulla base dell'analisi dell'evoluzione nel tempo dei relativi valori e tenendo conto dell'influenza delle condizioni locali (traffico, temperature, caratteristiche delle pavimentazioni stradali, ecc.).

Sono stati inseriti nel sistema PMS, per alcune strade, i dati storici (dal 2013 al 2019) del parametro di aderenza superficiale (CAT) e per i suddetti dati sono state determinate le Tratte Omogenee. Tali dati sono stati esportati e poi analizzati con l'obiettivo di valutare gli algoritmi di determinazione automatica delle leggi di decadimento.

VALUTAZIONE DELLE CARATTERISTICHE DI ADERENZA SUPERFICIALE DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI SULLA BASE DI MISURE CON SISTEMI NON A CONTATTO

Il progetto si pone l'obiettivo di sviluppare un sistema di misura dinamica e non a contatto dell'aderenza superficiale delle pavimentazioni stradali.

Sono state definite le procedure operative, i metodi di analisi e le modalità per la messa a punto degli algoritmi di analisi dei dati acquisiti con metodo non a contatto. Sono state acquistate e montate su ERMES apparecchiature di rilievo non a contatto, sono state eseguite le attività di collaudo delle attrezzature e del software di acquisizione dati.

Sono stati eseguiti i primi rilievi di calibrazione e di valutazione del sistema e sono state avviate attività di ricerca volte alla messa a punto degli algoritmi per la valutazione dell'aderenza non a contatto. Sono state evidenziate limitazioni del sistema di misura: riduzione di risoluzione dei dati acquisiti al crescere della

velocità di rilievo. Sono state quindi avviate attività volte all'individuazione di sistemi di misura che minimizzino tali problematiche (sistemi laser con più bassi tempi di scansione).

VALUTAZIONE DELLE CARATTERISTICHE DI PORTANZA DELLE PAVIMENTAZIONI STRADALI SULLA BASE DI RILIEVI DI ORMAIAMENTO

La valutazione della vita utile delle pavimentazioni stradali, in termini di portanza, oggi viene eseguita con i sistemi TSD e FWD. Tali sistemi comportano alcune limitazioni:

- il sistema TSD (ad alto rendimento), a causa delle sue dimensioni, non consente di eseguire misure su tracciati tortuosi e in corrispondenza di intersezioni;
- il sistema FWD richiede l'esecuzione di misure puntuali con veicolo fermo.

Il progetto si pone l'obiettivo di superare le suddette limitazioni, aumentando la capacità di monitoraggio della rete stradale.

Sono state definite le modalità di analisi dei dati di ormaiamento e sono state eseguite alcune analisi preliminari.

Per la calibrazione degli algoritmi di valutazione della vita utile, saranno effettuate analisi comparative di misure di portanza eseguite sulle stesse tratte stradali, sia con i sistemi "tradizionali" (TSD/FWD), sia con sistemi di rilievo dell'ormaiamento.



ECODRIVE

Il progetto si pone l'obiettivo di ridurre le emissioni generate dal traffico stradale, attraverso lo sviluppo modellistico e l'implementazione di una piattaforma di controllo e gestione del traffico, in grado di intervenire in tempo reale con azioni mirate.

Il miglioramento della sostenibilità del traffico stradale che il progetto Ecodrive intende perseguire è ottenuto attraverso l'implementazione di azioni di controllo e gestione individuate da una piattaforma di ottimizzazione e in funzione delle informazioni fornite da una rete di monitoraggio costituita da sensori a basso costo, che rilevano le emissioni gassose, il rumore, il traffico e le condizioni meteorologiche.

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

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

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

Il progetto è oggetto di un percorso di dottorato intrapreso con l'Università Roma Tre a partire da gennaio 2022 e nel corso del 2022 lo studio ha riguardato la ricerca, analisi e individuazione dei possibili modelli idonei alla stima delle emissioni e dei flussi di traffico. L'attenzione è stata rivolta principalmente ai modelli in grado di effettuare un controllo mirato sul traffico attraverso microsimulazioni e ai modelli di emissione facilmente interfacciabili con le piattaforme di simulazione del traffico mediante macro appositamente predisposte.

È stato, inoltre, predisposto l'abstract per la presentazione delle attività svolte nell'ambito del progetto al PIARC World Road Congress che si terrà a Praga dal 2 al 6 ottobre 2023.

CAMBIAMENTI CLIMATICI E RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI

RAFAEL SYSTEM FOR RISK ANALYSIS AND FORECAST FOR CRITICAL INFRASTRUCTURE IN THE APENNINES DORSAL REGIONS

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

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

Nel corso dell'esercizio 2022 è stato effettuato il collaudo del sistema di monitoraggio installato presso i due siti pilota: Viadotto San Paolo e Galleria San Demetrio. Il collaudo prevedeva la sollecitazione dell'impalcato del viadotto in differenti condizioni di carico e il confronto delle prestazioni dei sensori a fibra ottica con accelerometri di tipo tradizionale. In questa occasione, è stato testato sul campo anche il sistema di misura basato sulla tecnica del moto magnificato e comparato con le metodiche di analisi modale consolidate. Contemporaneamente, è stato dato avvio allo sviluppo della piattaforma per l'acquisizione ed elaborazione dei dati rilevati dai diversi sensori. Oltre alle attività in situ sono state svolte prove di laboratorio presso il Centro di Ricerca Enea Casaccia sul modello in scala della campata del viadotto. Tali prove sono state effettuate prevalentemente su tavola vibrante, utilizzando differenti tipi di appoggio antisismico, per verificare le prestazioni delle diverse soluzioni progettate. Al termine delle prove, il modello in scala del viadotto è stato trasferito presso il Centro Sperimentale Stradale. Sono stati, inoltre, preparati anche alcuni articoli divulgativi, pubblicati sui magazine Anas e su strade e autostrade ed è continuata la sperimentazione sul sistema di misura basato sul Moto Magnificato. In particolare, è stata testata la sua applicazione sulle barre Dywidag presso il viadotto Passignano. Parallelamente, sono proseguite le attività di analisi dei dati provenienti dai sensori FBG installati sul Viadotto San Paolo ed è stata realizzata un'analisi OMA (Operational Modal Analysis) con i dati provenienti dagli accelerometri installati durante la fase di collaudo.

In collaborazione con ENEA, sono stati, inoltre, analizzati i primi dati rilevati dai sensori MONICA (MONItoraggio Cooperativo della qualità dell'Aria), e i risultati ottenuti sono stati pubblicati nell'articolo "Continuous Measurement of Air Pollutant Concentrations in a Roadway Tunnel in Southern Italy", presentato alla quarta edizione della SmartGov 2022 International Conference, tenutasi a Braga dal 16 al 18 Novembre 2022. Infine, sono stati esaminati i dati acquisiti durante le prove su tavola vibrante del modello in scala del viadotto presso il laboratorio dell'ENEA. Tali analisi saranno oggetto di un articolo che sarà presentato al PIARC World Road Congress che si terrà a Praga dal 2 al 6 ottobre 2023.

IASNAF – INNOVATIVE ASPHALTS WITH NATURAL FIBRES

Il progetto IASNAF ha come obiettivo la progettazione e sperimentazione di nuove formulazioni di conglomerato bituminoso e tecnologie chimiche concernenti l'impiego di fibre vegetali di tipo cellulosico nella produzione di materiali compositi a elevate prestazioni tecnologiche, finalizzate al miglioramento delle prestazioni meccaniche delle pavimentazioni stradali.

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

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

Nel corso dell'esercizio 2022 è stato messo a punto il processo di produzione e funzionalizzazione delle fibre di cellulosa provenienti dalla ginestra. Parimenti, è stato sviluppato un processo per la funzionalizzazione delle fibre ricavate da cartoni da imballaggio riciclati. È proseguito, inoltre, il programma di lavoro previsto con il completamento dei test sui bitumi e HD integrati con fibre funzionalizzate e resine epossidiche.

Le prove eseguite sui campioni di conglomerato hanno riguardato sia le proprietà meccaniche sopra citate, sia le prestazioni funzionali: proprietà acustiche, drenabilità, aderenza.

Sono proseguite, inoltre, le attività di sperimentazione su nuovi campioni di conglomerato ottimizzati rispetto alle precedenti versioni e sono state eseguite prove di adesione e di stabilità allo stoccaggio. Nei primi mesi del 2023 è prevista una prova finale sulle miscele ottimizzate presso il Centro Sperimentale Stradale per appurarne le effettive prestazioni.

GESTIONALE

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, ma le attività non sono ancora iniziate in quanto è stata nuovamente reiterata la richiesta di *job posting* per l'acquisizione di due risorse esperte nel settore ambientale, alla quale non è stato dato seguito.

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.

È stata avviata la fase di rimodulazione del progetto che prevede anche un'ulteriore attività di manutenzione del sistema di monitoraggio installato sul GRA, a seguito della dismissione del sistema di comunicazione 3G e nel corso dell'esercizio 2022 è stata avviata la procedura di acquisto dei dispositivi che dovranno sostituire quelli attualmente presenti sul GRA.

È stato, inoltre, predisposto l'abstract per la presentazione delle attività svolte nell'ambito del progetto al World Road Congress che si terrà a Praga dal 2 al 6 ottobre 2023, così come sancito nel contratto sottoscritto con la Commissione Europea, in merito alla disseminazione obbligatoria da effettuare al

termine del progetto per 5 anni ed è stata avviata la fase di rimodulazione del progetto che prevede anche un'ulteriore attività di manutenzione del sistema di monitoraggio installato sul Grande Raccordo Anulare, a seguito della dismissione del sistema di comunicazione 3G.

SISTEMA PER LA GESTIONE DELLE PROVE DI LABORATORIO

Il progetto si pone i seguenti obiettivi:

- mettere a disposizione di Anas un sistema per la gestione delle prove di laboratorio;
- realizzare un Performance Evaluation Management System di supporto per la gestione delle opere infrastrutturali.

È stato sviluppato *in house* un sistema per la gestione degli Accordi Quadro per l'esecuzione di prove di laboratorio/in sito. Il sistema realizzato consente la generazione automatica di lettere di richiesta di esecuzione attività con quantificazione degli importi necessari e verifica delle disponibilità di budget.

Sono stati completati gli sviluppi delle funzionalità per la gestione di nuovi Accordi Quadro e della contabilità associata alle attività di laboratorio eseguite. Sono in corso sviluppi per la gestione dei risultati delle prove di laboratorio, per la determinazione di indicatori di stato/qualità delle opere a cui si riferiscono le prove e per il monitoraggio delle prestazioni delle imprese che eseguono attività di costruzione/manutenzione.



[EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA

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

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

Alla data del 31 dicembre 2022, le risorse finanziarie dell'ex Fondo Centrale di Garanzia, determinate includendo anche i risultati positivi generati dalla gestione del Fondo a partire dal 1° gennaio 2007, ammontano a circa 797,5 milioni di euro e saranno destinate al finanziamento degli interventi, di qualsiasi tipologia, rientranti nel succitato Contratto di Programma.

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

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

Ulteriori 270,43 milioni di euro sono stati destinati, nei limiti delle disponibilità di cassa, alla copertura degli impegni previsti per maggiori costi imputabili ai lavori in corso di realizzazione relativi ad altri interventi sulla A2. A fronte di tale importo, 27,98 milioni di euro sono stati già utilizzati.

Riguardo gli interventi rientranti nel Contratto di Programma Anas, alla data del 31 dicembre 2022 sono stati finanziati e impegnati 34,51 milioni di euro per l'intervento "SS 398 Val di Carnia – Bretella di collegamento tra l'Autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino – Lotto 7 – Tratto 1".

Di seguito si riporta l'avanzamento della produzione al 31 dicembre 2022, per il Macrolotto 3 della autostrada A2 (già Salerno-Reggio Calabria) e per il nuovo intervento di Piombino:

Valori in migliaia di euro

MACROLOTTO 3 SA - RC AVANZAMENTO PRODUZIONE	
Denominazione	31.12.2022
Parte 1	459.527
Parte 2	561.899
Parte 3	280.717
Contenziosi SARC	57.985
TOTALE	1.360.128

Valori in migliaia di euro

AVANZAMENTO PRODUZIONE al 31.12.2022	
SS 398 Val di Carnia – Bretella di collegamento Autostrada Tirrenica A12 – Porto di Piombi	2.244

AGGIORNAMENTO DEI PIANI DI RIMBORSO DELLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE

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

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

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

In particolare la concessionaria ritiene che, indipendentemente dal nuovo PEF inserito nell'atto aggiuntivo alla Convenzione Unica e dal nuovo Piano di Rimborso verso l'ex Fondo Centrale di Garanzia (allegato a tale atto aggiuntivo e determinato in funzione dei valori del nuovo PEF), i dati di transito e conseguentemente i ricavi cui far riferimento nell'applicazione del meccanismo del 5-ter devono comunque essere quelli del PEF della Convenzione Unica 2009 e non quelli del nuovo e vigente PEF approvato con Decreto Interministeriale n. 133 del 16 marzo 2018.

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 31 dicembre 2022, la concessionaria ha provveduto a versare la rata 2022 per l'importo di 12,380 mila euro, calcolata, anche in questo caso, applicando l'articolo 5-ter secondo la propria interpretazione.

In merito alla concessionaria Strada dei Parchi si rappresenta che:

- la rata XI di 4.228 mila euro, scaduta il 30 aprile 2020 e a oggi ancora insoluta, è stata oggetto di decreto ingiuntivo n. 16723/2020 emesso dal Tribunale di Roma in data 23 ottobre 2020. Il decreto

ingiuntivo è stato opposto da SDP e il giudizio RG 67037/2020 è tuttora pendente (TC Roma, sez. Seconda, Curatola, prima udienza 18 ottobre 2022). La richiesta di provvisoria esecutorietà del decreto ingiuntivo è stata respinta dal Tribunale con ordinanza 4 aprile 2022.

- la rata XII di 4.228 mila euro, scaduta il 30 aprile 2021 e a oggi ancora insoluta, è stata oggetto di decreto ingiuntivo n. 13091/2021 emesso dal Tribunale di Roma in data 13 luglio 2021. Il decreto ingiuntivo è stato opposto da SDP e il giudizio RG 58561/2021 è tuttora pendente.

Con ricorso depositato in data 15 agosto 2022 e trasmesso alla Camera di commercio di Roma per la pubblicazione il 16 agosto 2022 SDP ha chiesto la concessione "ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 44 del Codice della crisi di impresa (D. Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14, da ultimo modificato dal D. Lgs. 17 giugno 2022, n. 83) del termine di 60 giorni per il deposito alternativamente di: (i) una domanda di omologazione di un accordo di ristrutturazione del debito, (ii) una domanda di omologazione di un piano di ristrutturazione ex art. 64 bis o infine (iii) una domanda di concordato preventivo corredata dal piano, con richiesta di misure protettive contro eventuali aggressioni patrimoniali. Le misure protettive sono state confermate per un periodo di quattro mesi con decreto del Tribunale fallimentare di Roma in data 6 settembre 2022.

Per effetto delle misure protettive i creditori non possono iniziare o proseguire azioni esecutive e cautelari sul patrimonio di SDP o sui beni e sui diritti con i quali viene esercitata l'attività d'impresa (art. 54 comma 2): quindi Anas non potrebbe in ogni caso avviare azioni esecutive per esigere i propri crediti. In attesa di una definitiva soluzione in merito all'incasso delle due rate in oggetto è stato deciso, in via prudenziale, di non considerare tali importi nelle risorse disponibili e impegnabili del Fondo Centrale di Garanzia.

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo del credito verso società concessionarie come da Piani di rimborso vigenti al 31 dicembre 2022:

Valori in migliaia di euro

EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA - PIANI DI RIMBORSO SOCIETA' CONCESSIONARIE			
Denominazione	31.12.2022	Rate scadute non incassate (comprehensive di eventuali interessi)	Totale
Cisa S.p.A.	85.769	-	85.769
Sat S.p.A.	25.468	-	25.468
Sav S.p.A.	49.337	-	49.337
Strada dei Parchi S.p.A.*	-	8.454	8.454
Sitaf S.p.A.**	754.404	64.366	818.770
TOTALE	914.978	72.820	987.798

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

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

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

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

Valori in migliaia di euro

FONDO CENTRALE DI GARANZIA STATO PATRIMONIALE al 31.12.2022			
Voci	31.12.2022	Incrementi/ Decrementi	31.12.2021
Immobilizzazioni materiali	-	-	-
Altri Crediti	208.590	(37.712)	246.302
Cassa e disponibilità	56.617	22.997	33.620
Ratei e riscontri attivi	320	230	90
TOTALE ATTIVO	265.527	(14.485)	280.012
Acconti per opere da realizzare	7.798	606	7.192
Fondo TFR	15	-	15
Fondo Rischi e Oneri	242.452	-	242.452
Debiti verso fornitori	5.306	1.385	3.921
Altri debiti	9.956	(16.476)	26.433
TOTALE PASSIVO	265.527	(14.485)	280.012

- La voce "Altri crediti", pari a 208.590 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 (18.957 mila euro), ai diritti concessori per i lavori realizzati e di competenza dell'ex FCG (32.584 mila euro), ai certificati di deposito a breve (90.500 mila euro) e alle somme versate su conti correnti Anas in conto futuri pagamenti lavori (63.619 mila euro). Il decremento di 37.712 mila euro è imputabile principalmente all'incasso delle rate di rimborso da parte delle società concessionarie (-33.248 mila euro), alla variazione della voce depositi a breve (+22.500 mila euro), alla variazione delle somme trasferite sui c/c Anas in conto futuri pagamenti lavori -38.349 mila euro) e alla produzione di periodo (+11.254 mila euro).
- La voce "Cassa e disponibilità" pari a 56.617 mila euro, si riferisce alle disponibilità presenti sulle Banche del Fondo Centrale di Garanzia. L'incremento del periodo, pari a 22.997 mila euro, si riferisce principalmente, per -22.500 mila euro alla stipula di nuovi contratti di time deposit, controbilanciati dall'incasso delle rate dalle società concessionarie del mese di dicembre (33.248 mila euro) e dal trasferimento di fondi da parte di Anas, nei primi giorni del mese di gennaio, relativi agli incassi 2021 delle concessionarie Sitaf e Salt (+12.880).
- La voce "Ratei e risconti Attivi", pari a 320 mila euro si riferisce agli interessi attivi maturati su certificati di deposito.
- La voce "Acconti per opere da realizzare" pari a 7.798 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 del 1° gennaio 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 voce "Debiti verso fornitori" pari a 5.306 mila euro, si riferisce ai debiti per fatture ricevute e da ricevere (1.418 mila euro) e ai debiti per ritenute infortuni accantonate (3.888 mila euro) relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.
- La voce "Altri debiti", pari a 9.956 mila euro si riferisce principalmente ai debiti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia verso Anas per pagamenti di fatture e competenze del Fondo effettuati da quest'ultima. In particolare, 767 mila euro si riferiscono a debiti per fatture lavori pagate da Anas da rimborsare, 9.102 mila euro si riferiscono a debiti per costi interni imputabili agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia, 86 mila euro si riferiscono a debiti per costi del personale diretto e indiretto ribaltati da Anas sull'ex Fondo Centrale di Garanzia. La variazione dell'esercizio, pari a - 16.476 mila euro, si riferisce ai nuovi debiti maturati al 31 dicembre 2022 al netto dei rimborsi effettuati. Tali debiti verranno rimborsati nel corso del primo semestre 2023.

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

Valori in migliaia di euro

FONDO CENTRALE DI GARANZIA CONTO ECONOMICO al 31.12.2022			
Voci	31.12.2022	Incrementi/ Decrementi	31.12.2021
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	11.254	2.465	8.789
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	11.382	2.497	8.885
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	734	(652)	1.386
UTILE/PERDITA D'ESERCIZIO	606	(684)	1.290

- La voce "Valore della Produzione" pari a 11.254 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 11.382 mila euro, oltre a costi lavori sostenuti nel periodo (11.254 mila euro) comprende tutti gli altri costi imputati direttamente sul centro di costo dell'ex Fondo Centrale di Garanzia riferiti al personale diretto (56 mila euro), al personale indiretto (30 mila euro) e a spese bancarie e bolli (42 mila euro).
- La voce "Proventi e Oneri finanziari", pari a 734 mila euro, si riferisce agli interessi maturati nel periodo sui certificati di deposito e sui conti correnti bancari.

GESTIONE TEMPORANEA AUTOSTRADE A24 E A25

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

	Valori in migliaia di euro
	31.12.2022
Attività	
Attività Non Correnti	
Immobili, impianti e macchinari	1.583
Attività immateriali	591
Diritti concessori finanziari non correnti	2.847
Totale attività non correnti	5.021
Attività Correnti	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	98.298
Crediti commerciali	38.394
Altre attività correnti	19.222
Totale Attività Correnti	155.915
Totale Attività	160.936
Patrimonio Netto e Passività	
Passività Non Correnti	
Benefici ai dipendenti	9
Totale Passività Non Correnti	9
Passività Correnti	
Altre passività finanziarie correnti	1.170
Debiti commerciali correnti	49.138
Altre passività correnti	110.618
Totale Passività Non Correnti	160.926
Totale Passività	160.936
Totale Patrimonio Netto e Passività	160.936

- La voce "Immobili, impianti e macchinari", pari a 1.583 mila euro, si riferisce per 1.180 mila euro al valore del diritto d'uso di beni in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16, e per 403 mila euro all'acquisto di attrezzatura specifica. In particolare, i diritti d'uso sono relativi alla locazione degli uffici di via Bona (528 mila euro), noleggio di autovetture (617 mila euro) e di impianti specifici (35 mila euro).
- Le "Attività immateriali" pari a 591 mila euro, si riferiscono per 485 mila euro all'acquisto di software per la gestione A24 A25 e per 106 mila euro a immobilizzazioni immateriali in corso relative al supporto specialistico dei sistemi informativi per l'esercizio stradale e di asset management.
- I "Diritti concessori" pari a 2.847 mila euro si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata da Anas su A24 A25, dalla data del subentro alla Società Strada dei Parchi, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento.
- Le "Disponibilità liquide" ammontano a 98.298 mila euro e sono relative i) alle somme incassate

nell'ambito della gestione autostradale A24 A25 al netto dei pagamenti operati nel periodo (38.298 mila euro); ii) all'incasso da parte di Anas, dell'anticipazione necessaria per la gestione della rete A24 A25, di cui al comma 10 dell'art. 7 ter della Legge 108 del 5 Agosto 2022 (60.000 mila euro). Tale importo, iscritto anche tra i debiti verso lo Stato, sarà restituito da Anas entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della Concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 alla Società *in house* di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata del bilancio dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria.

- I "crediti commerciali" pari a 38.394 mila euro, si riferiscono principalmente:
 - per 26.928 mila euro a lettere di attribuzione da ricevere da altre concessionarie per ricavi di interconnessione;
 - per 9.753 mila euro al credito residuo delle lettere di attribuzione già pervenute nel corso dell'esercizio 2022 e non ancora regolate finanziariamente alla data del 31.12.2022;
 - per 1.458 mila euro a crediti per fatture da emettere relativamente alla gestione A24 A25 (fatturazione SIT-SET MP dicembre, Oneri di esazione, Trasporti Eccezionali ecc.).
- Le "Altre passività correnti" pari a 19.222 mila euro si riferiscono principalmente:
 - per 11.307 mila euro ad anticipazioni lavori erogate ai fornitori da parte di Strada dei Parchi e trasferite ad Anas a seguito del subentro nei relativi contratti;
 - per 3.928 mila euro ai pagamenti effettuati da Anas per conto di Strada dei Parchi relativamente a competenze maturate nel periodo di gestione Anas, fino alla data del subentro di quest'ultima nei relativi contratti.
- Le "Altre passività finanziarie correnti" pari a 1.170 mila euro, fanno riferimento alle passività finanziarie derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16.
- I "debiti commerciali correnti" pari a 49.138 mila euro si riferiscono principalmente:
 - per 19.768 mila euro a debiti commerciali per fatture ricevute, di cui 19.383 mila euro da Strada dei Parchi per ribaltamento costi competenze maturate nel periodo di gestione Anas fino alla data del subentro di quest'ultima nei relativi contratti (5.385 mila euro); per trasferimento delle anticipazioni lavori erogate ai fornitori da parte di SDP (11.306 mila euro) e per fatture relative a competenze del personale da erogare (2.591 mila euro);
 - per 4.804 mila euro a lettere di attribuzione e fatture emesse e da emettere nei confronti delle società concessionarie relativamente ai pedaggi;
 - per 24.566 mila euro a fatture da ricevere per lavori, per ritenute a garanzia e per l'acquisto di beni e servizi.
- Le "Altre passività correnti" pari a 110.618 fanno riferimento principalmente a:
 - per 60.000 mila euro alle somme incassate come anticipo, ai sensi dell'art 7 ter 10 della legge del 5 agosto 2022, n. 108, che dovranno essere restituite, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade

- A24 e A25, alla Società *in house* di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156;
- per 34.199 mila euro al risconto operato sui ricavi da pedaggi “Gestione A 24/A25”, eccedenti i costi sostenuti nel periodo per la gestione dell’autostrada e rinviati agli esercizi futuri;
 - per 7.252 mila euro a debiti tributari, di cui 7.239 mila euro relativi all’IVA a debito risultante dalla liquidazione del mese di dicembre;
 - per 6.123 mila euro a debiti verso Anas per la quota di pedaggio relativa alla gestione A24 A25 afferente al canone annuo comma 1020 (21%) e all’integrazione canone art.19;
 - per 1.378 mila euro a debiti verso il MIT per la quota di pedaggio relativa alla gestione A24 A25 afferente al canone annuo comma 1020 (79%);
 - per 1.566 mila euro a debiti verso Anas per pagamenti effettuati, di competenza della gestione A24 A25.

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

	Valori in migliaia di euro
	Periodo chiuso al 31.12.2022
Ricavi lordi da pedaggio A24 A25 e Ricavi di gestione TE	78.896
Ricavi per servizi di costruzione	2.847
(Riscontro per ricavi eccedenti i costi)	(34.199)
Altri ricavi	949
Ricavi e proventi	48.492
Materie prime sussidiarie, di consumo e di merci	(269)
Costi per servizi	(46.596)
Costi del personale	(1.005)
Altri costi operativi	(5)
Costi	(47.875)
Ammortamenti	(519)
Risultato operativo	(519)
Altri oneri finanziari	(98)
Totale proventi e oneri finanziari	(98)
Risultato prima delle imposte	()
Risultato netto d'esercizio	()

- La voce “Ricavi e Proventi” pari a 48.492 mila euro si riferisce:
 - per 78.896 mila euro ai ricavi della gestione transitoria A24 A25, e accoglie principalmente i ricavi lordi da pedaggio (comprensiva della quota relativa al canone annuo e all’integrazione canone art. 19) nonché i ricavi afferenti ai trasporti eccezionali realizzati sulla tratta autostradale A24 A25 nel periodo di gestione Anas (8 luglio -12 luglio e 1 agosto 2022 31 dicembre); *tali ricavi derivano dal disposto dell’articolo 7-ter, comma 3, lettera d) del decreto legge 16 giugno 2022,*

- n. 68 (già D.L.85/2022), convertito con modificazioni in legge 5 agosto 2022, n. 108 (di seguito, ‘D.L. 68/2022’), a norma del quale Anas S.p.A., per lo svolgimento delle attività previste al comma 2 della medesima disposizione e per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e 25, “provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all’articolo 1, comma 1021, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, vigenti alla data del 31 dicembre 2017”.*
- per 2.847 mila euro ai ricavi per servizi di costruzione rilevati nell’esercizio in relazione alla quota di costi di costruzione sostenuti sulla suddetta rete autostradale A24 A25.
 - La voce “Altri ricavi” pari a 949 mila euro si riferisce principalmente a altri ricavi e proventi derivanti da “oneri esazione” (9 mila euro) e per altri ricavi di competenza Anas rilevati da Strada dei Parchi e pertanto oggetto di successiva regolazione (940 mila euro).
 - I “costi per servizi” ammontano a 46.596 mila euro e si riferiscono:
 - per 19.762 mila euro a “Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale A24 A25”, che comprende i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture stradali e autostradali nella loro normale funzionalità e attengono a manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, interventi di sicurezza e manutenzione della pavimentazione e delle barriere, appaltati all’esterno;
 - per 2.847 mila euro a costi per le manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale A24 A25;
 - per 12.810 mila euro all’awalimento delle prestazioni del personale di Strada dei Parchi dalla data del subentro al 31 dicembre 2022, ai sensi dell’art. 7 ter del D. L. n. 68/2022;
 - per 6.123 mila euro agli oneri rilevati per la quota di pedaggio relativa alla gestione A24 A25 afferente al canone annuo comma 1020 (21%) e all’integrazione canone art.19 di competenza Anas;
 - per 1.378 mila euro agli oneri rilevati per la quota di pedaggio relativa alla gestione A24 A25 afferente al canone annuo comma 1020 (79%) di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
 - per 1.149 mila euro a “Costi per godimento di beni di terzi” e accoglie anche i costi relativi ai leasing di breve termine (inferiori ai 12 mesi), i leasing di modesto valore (inferiori o pari a 10.000 euro).
 - “costi del personale” pari a 1.005 mila euro fanno riferimento prevalentemente ai costi per service interno relativi al personale Anas impiegato per le attività sulla A24 A25 (591 mila euro), al personale stagionale assunto da Anas per la gestione delle tratte autostradali A24 A25 (178 mila euro), nonché ulteriori costi sostenuti per il personale interinale, le visite medico fiscali ecc.
 - Gli “ammortamenti” pari a 519 mila euro si riferiscono per 397 mila euro a immobilizzazioni materiali e per 121 mila euro a immobilizzazioni immateriali.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE

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

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

Ancorché l'efficacia delle nuove disposizioni decorrerà soltanto dalla data di acquisto di efficacia del DPCM, che dovrà definire - tra l'altro - l'atto costitutivo e lo statuto della NewCo, e non si conosca con precisione l'ambito di operatività della NewCo e, di conseguenza, quello di Anas, le nuove disposizioni hanno fatto venir meno la mission di ACA e quindi, almeno in parte, i presupposti del progetto di riassetto, nella parte in cui prevedeva il conferimento in favore della stessa ACA del comparto russo.

Alla luce di tali circostanze e a seguito di specifica richiesta da parte dell'organo amministrativo di ACA, in data 10 maggio 2022 la Capogruppo ha rilasciato il nulla osta alla liquidazione della stessa Società, stante il fatto che "il mutato quadro normativo è stato considerato come un'assunzione di base delle linee di sviluppo del nuovo Piano Strategico di Gruppo FS, che quindi, coerentemente, non prevedono attività relative all'esercizio di costruzione e/o gestione di infrastrutture di trasporto a pedaggio/corrispettivo".

Ad esito di quanto sopra rappresentato il Consiglio di Amministrazione di Anas, in data 28 giugno 2022, ha deliberato la messa in liquidazione di ACA ai sensi dell'art. 2484, 1° comma, n. 6) del Codice civile.

Conseguentemente, in data 18 luglio 2022 l'Assemblea degli Azionisti di ACA ha deliberato, in sede straordinaria, la messa in liquidazione della Società, nominando quale Liquidatore della stessa il Dott. Giuseppe Farchione.

Sotto diverso profilo, è stato inoltre considerato come le nuove disposizioni normative, pur riferendosi espressamente alle sole autostrade "statali" a pedaggio, avrebbero potuto avere un ulteriore impatto sulla realizzazione dell'operazione di riassetto delle attività estere, che - come noto - prevedeva il trasferimento ad Anas, tra l'altro, della partecipazione detenuta da AIE in AIE RUS, a sua volta titolare - tra l'altro - della partecipazione di controllo (51,1%) della società Road Investment Company LLC ("RIC"), concessionaria per le attività relative alla costruzione, gestione e manutenzione dell'Autostrada M4 - Sezione 4 (228 km), collegamento tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar in Russia.

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

A tale riguardo, si rappresenta che, in data 13 aprile 2022, l'Unità di crisi istituita presso il Ministero degli Affari Esteri e la cooperazione internazionale con il compito di valutare l'impatto complessivo del conflitto russo-ucraino a danno delle aziende italiane che esportano verso quell'area, nel riscontrare la richiesta di supporto avanzata da AIE in relazione alla necessità di tutelare l'interesse pubblico sotteso all'investimento relativo alla concessione Sezione 4 dell'Autostrada M4 tra Rostov/Don e Krasnodar (c.d. "Progetto M-4"), ha evidenziato come, "ad una prima analisi ... sembrerebbe che la cornice sanzionatoria possa consentire in principio la prosecuzione del progetto nonostante il coinvolgimento delle due entità listate (ndr - Fondo sovrano russo e la banca russa Vnesheconombank)".

In data 22 luglio 2022, inoltre, è pervenuto il riscontro da parte della Rete degli esperti presso il Comitato di Sicurezza Finanziaria del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), a cui in data 27 maggio 2022 Anas e AIE avevano inviato una nota congiunta ai fini del rilascio dell'autorizzazione prevista ai sensi dell'art. 2 sexies del Regolamento UE n. 833/2014, dove si precisa che le attività delle società russe controllate da società comunitarie non ricadrebbero all'interno del perimetro applicativo del suddetto Regolamento UE, a condizione che dette controllate non vengano utilizzate per eludere le misure restrittive adottate dall'Unione Europea.

Si segnala infine che la designazione di PIIT JSC quale Specially Designated National - SDN in ambito USA - avvenuta nell'agosto 2022 - determina l'assoggettamento alle medesime sanzioni anche di PIIT-7 - attuale socio al 39,12% di RIC e al 40% di United Operator LLC ("UO", 40% AIE RUS) - in forza del principio statunitense della "50 percent rule", poiché a PIIT JSC è riconducibile con partecipazioni superiori al 50% in

ciascun livello di proprietà. Secondo lo stesso principio, è ritenuto fortemente improbabile un rischio sanzionatorio USA diretto nei confronti di RIC e UO, che da PIIT-7 sono detenute in misura inferiore al 50%. Tuttavia, data la complessità dell'argomento, sono in corso ulteriori approfondimenti, per verificare se tale circostanza possa avere effetti pregiudizievoli sulla situazione patrimoniale e finanziaria di AIE.

Infine, l'ulteriore deterioramento della situazione economica e finanziaria di AIE, che già da tempo elabora i propri bilanci sul presupposto della continuità aziendale solo in virtù del supporto finanziario e patrimoniale concesso dalla controllante Anas, ha reso improcrastinabile un intervento di riassetto delle attività estere. Per tale ragione, nel marzo 2022, Anas ha rappresentato alla Capogruppo FS l'intenzione di procedere - appena possibile - a porre in essere un'operazione di riorganizzazione delle proprie attività estere ("Operazione") che prevede in estrema sintesi:

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

Risultando l'Operazione, per quanto attiene ai profili strategici, coerente con le linee guida strategiche definite in sede di Piano Industriale di Gruppo, con nota del 17 giugno 2022 la Capogruppo ha comunicato il rilascio del "nulla osta in merito alla complessiva operazione di riorganizzazione delle attività estere di Anas e, al realizzarsi dei presupposti evidenziati nel Dossier, alla messa in liquidazione di AIE, quale step finale della stessa, nei termini prospettati", fatti salvi i seguenti elementi di attenzione. Per quanto attiene ai profili societari, la Capogruppo non ha ravvisato elementi ostativi, sul presupposto che, per le singole operazioni, risultino di volta in volta verificate nelle competenti sedi le modalità realizzative in termini di coerenza con normative e adempimenti locali. Con riguardo alle attività del Comparto Russo, nel prendere positivamente atto delle iniziative attivate presso i Ministeri competenti, ai fini di un supporto tecnico-istituzionale a tutela dell'investimento, la Capogruppo ha rammentato l'esigenza di prendere le opportune cautele in merito alla gestione delle attività e degli asset partecipativi.

Per quanto attiene ai profili economico-finanziari dell'operazione, FS non ha ravvisato elementi ostativi.

Nella seduta del 28 giugno 2022 il CdA di Anas, in considerazione dell'inasprirsi del conflitto in Ucraina e dei conseguenti potenziali gravi pregiudizi in termini di possibilità di accesso al mercato internazionale dei capitali da parte di FS, considerata la necessità di procedere, senza ulteriore indugio, alla ricerca di soluzioni utili a

preservare i diritti e gli interessi di Anas nonché dell'intero Gruppo FS, condividendo altresì l'esigenza rappresentata dalla stessa Capogruppo FS, ha deliberato di dismettere le proprie partecipazioni in società operanti sul territorio della Russia, dando immediato avvio alle iniziative necessarie a tal fine. È stato quindi conferito apposito incarico di advisory legale per definire il processo di gestione e/o dismissione del Comparto Russo.

Le attività relative al progetto di riorganizzazione delle attività estere stanno proseguendo nel 2023 con la prevista messa in liquidazione di AIE entro fine anno.

Inoltre, tra gli altri eventi di rilievo avvenuti nel corso del 2022, si rappresenta che con Decreto Ministeriale n. 22 del 31 gennaio 2022 l'Avv. Nicola Maione è stato nominato Commissario liquidatore della Società Autostrade del Lazio S.p.A.

Infine, si segnala che il CdA di Anas, nella seduta del 26 maggio 2022, ha condiviso il nuovo modello organizzativo e di governance del Gruppo FS che, inter alia, prevede la costituzione del Polo Infrastrutture con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ("RFI") come Capogruppo di Settore che esercita attività di direzione e coordinamento, di carattere tecnico-operativo, su base contrattuale anche verso Anas, secondo quanto previsto dall'apposito Regolamento di Polo, in attuazione della Disposizione di Gruppo n. 304/AD del 18 maggio 2022 e annessi allegati, con efficacia dal 1° giugno 2022.

A seguito dell'approvazione da parte del CdA di FS dei Lineamenti Strategici e del Piano Industriale 2022-2031 e della riorganizzazione interna del Gruppo, funzionale al raggiungimento degli obiettivi previsti nel Piano stesso che ha previsto la costituzione di 4 Poli suddivisi per aree di business omogenee (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano), nella medesima seduta consiliare Anas ha deliberato di adottare il Regolamento del Polo Infrastrutture e ha approvato il testo del contratto di direzione e coordinamento con RFI, dichiarando, per l'effetto di quanto sopra, la sottoposizione della Società all'attività di direzione e coordinamento di RFI a partire dal 1° giugno 2022 con contestuale cessazione della sottoposizione della medesima Società all'attività di direzione e coordinamento di FS.

Con la sottoscrizione del richiamato contratto di direzione e coordinamento Anas si è impegnata, altresì, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1381 c.c., a che le società da essa controllate aderissero al contratto entro il 1° giugno 2022. Assunti i relativi atti deliberativi, Anas International Enterprise S.p.A., Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. e PMC Mediterraneo S.C.p.A. sono anche esse soggette, su base contrattuale, ad attività di direzione e coordinamento di RFI in qualità di Società Capogruppo di Settore del "Polo Infrastrutture".

ANAS INTERNATIONAL ENTERPRISE - AIE S.P.A.

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 100,00%

Anas International Enterprise S.p.A. (AIE) è stata costituita da Anas nel 2012 con lo scopo sia di gestire le commesse estere già acquisite da Anas sia di sviluppare le attività relative ai servizi integrati di ingegneria

a livello internazionale nel settore delle infrastrutture di trasporto, anche in partnership con altri soggetti pubblici o privati, italiani o stranieri.

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 proprio nome e per proprio conto delle commesse già acquisite ovvero da acquisire all'estero da Anas, perché non acquisibili direttamente da AIE.

Nel corso del 2017 è stato dato avvio a un nuovo modello di business, maggiormente incentrato sull'investimento in concessioni autostradali per il tramite di controllate estere e operation and maintenance, in linea con le linee strategiche del Gruppo del momento.

Anas detiene il 100% del capitale sociale e ha esercitato sino al 31 maggio 2022 anche attività di direzione e coordinamento. Dal 1° giugno 2022 la Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di RFI.

Al 31 dicembre 2022, 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. (oggi BTP Infrastrutture 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-Ejdye 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 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 - in liquidazione ("ATG", partecipazione del 45%), costituita in Qatar nel marzo 2017, per poter meglio cogliere le opportunità di business nell'Area del Golfo nei settori di *operation and maintenance* di opere stradali, fornitura, installazione e controllo di sistemi di *intelligent transportation systems* (ITS). ATG, in virtù di una partecipazione al capitale del 99,99%, controlla a sua volta Anas Tec India ("ATI"), Società costituita per l'esecuzione - in Joint Venture con la Società di diritto indiano AVEXA Corporation Private Limited - del progetto "Package IX", avente a oggetto lo sviluppo della progettazione, costruzione e manutenzione di due lotti stradali di Amaravati, nuova capitale dell'Andhra Pradesh, progetto sospeso da maggio 2019, da cui ATI è successivamente uscita a seguito di un *exit agreement* sottoscritto con AVEXA. Su istanza di liquidazione presentata dal socio di maggioranza di ATG, Al Razzah Gulf Service W.L.L., la Corte del Qatar Financial Centre, con decisione emessa il 5 aprile 2022, ha disposto la messa in liquidazione di ATG, ritenendo essenzialmente non dimostrato che la stessa possa concretamente riprendere il corso della propria attività caratteristica.

Nel periodo di riferimento la Società ha concentrato la propria attività sulla prosecuzione delle commesse

già in essere e sulla definizione e implementazione del piano di riorganizzazione delle attività estere.

In considerazione del sostanziale esaurimento delle commesse acquisite da Anas in Qatar e Colombia e del mancato avvio di nuove iniziative commerciali in tali paesi, il Consiglio di Amministrazione di Anas, nella seduta del 2 maggio 2022, ha deliberato la chiusura delle filiali "Anas Qatar Branch" e "Anas Sucursal Colombia", gestite da AIE in virtù del mandato esclusivo con rappresentanza.

Alla luce della ridotta operatività e dell'implementazione del piano di riorganizzazione delle attività estere, al fine di ridurre al minimo i costi di struttura e di funzionamento della Società, si è ritenuto opportuno modificare gli assetti di governance, in particolare, prevedendo che la gestione della Società fosse affidata, in luogo di un organo collegiale, a un Amministratore Unico. A valle del ricevimento del nulla osta da parte della Capogruppo FS ai sensi delle vigenti Disposizioni di Gruppo, l'Assemblea degli Azionisti di AIE del 20 luglio 2022 ha nominato l'Amministratore Unico della Società.

Inoltre, nel corso del periodo di riferimento è stata portata a conclusione l'operazione per il passaggio in Anas del personale in forza presso AIE, attraverso la risoluzione consensuale in sede protetta dei rapporti di lavoro in essere tra AIE e il proprio personale e la successiva assunzione di quest'ultimo, con decorrenza 1° giugno 2022, con contratto a tempo indeterminato presso la Controllante.

Il mancato avvio di nuove iniziative commerciali, unitamente al progressivo completamento delle commesse in portafoglio, ha determinato un significativo deterioramento della situazione patrimoniale e finanziaria della Società, nonostante le misure intraprese dalla AIE in termini di generale efficientamento e di riorganizzazione della struttura. Pertanto, per non incorrere in conseguenze pregiudizievoli rispetto ai contratti attivi in essere, Anas, dapprima, in data 11 maggio 2022 ha prorogato la durata delle *comfort letter* già rilasciate a suo tempo e si è impegnata a fornire a beneficio della stessa AIE un ulteriore supporto finanziario e/o patrimoniale nell'importo massimo di 5 milioni di euro, per il tempo strettamente necessario all'esecuzione delle attività di riordino societario e, comunque, non oltre l'approvazione del Bilancio 2022; successivamente, in data 28 novembre 2022 Anas ha rilasciato una *support letter* sostitutiva delle precedenti, con la quale si è impegnata a fornire il completo supporto economico e finanziario nell'importo massimo di 23 milioni di euro, limitatamente al tempo strettamente necessario all'esecuzione delle attività di riordino societario e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2023.

In considerazione delle ulteriori perdite operative registrate nel corso dell'esercizio, con il conseguente incorrere della Società nella situazione di cui all'articolo 2447 cod. civ., nonché delle tensioni finanziarie dovute anche al blocco di ogni trasferimento monetario dalla Russia, con conseguente impossibilità di rientrare dei finanziamenti erogati alla controllata AIE RUS e pregiudizio per la capacità di far fronte ai propri impegni verso terzi, l'Assemblea Straordinaria degli azionisti di AIE, in continuità con la *comfort letter* rilasciata in data 28 novembre 2022, allo scopo di assicurare l'adempimento delle obbligazioni assunte da AIE nell'ambito della sua attività operativa e non incorrere in conseguenze pregiudizievoli rispetto ai contratti

attivi in essere, previo nulla osta della Capogruppo FS, ha deliberato di coprire integralmente le perdite pregresse, pari a euro 3.985.385,00, e di ricostituire il capitale sociale nell'importo di 3 milioni di euro.

Le attività relative al progetto di riorganizzazione delle attività estere stanno proseguendo nel 2023 con la prevista messa in liquidazione di AIE entro fine anno. Si segnala in particolare la risoluzione consensuale, con decorrenza 1° febbraio 2023, del contratto di mandato con rappresentanza tra Anas e AIE, con conseguente internalizzazione in Anas della gestione delle attività estere riferite a Qatar, Algeria Lotto Est e Colombia.

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

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 1,50%

PMC è stata costituita nel 2013 per la migliore esecuzione del contratto n. 3/D/2010 (il "Contratto"), già affidato al RTI costituito da Anas e dai soci privati di PMC, avente a oggetto l'espletamento 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.

La Società, in particolare, è subentrata al RTI Anas/PEG/Italsocotec, aggiudicatario del Contratto, a seguito del parere positivo del Libyan-Italian Joint Committee e del nulla osta del Cliente libico ERMA. I costi di realizzazione del Progetto sono coperti con risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato italiano e l'affidamento dei lavori è riservato a imprese italiane. Il collegamento autostradale è lungo circa 1.700 km ed è suddiviso in 4 lotti (il lotto 1, in Cirenaica, risulta già assegnato dal 2013 a un consorzio di imprese con mandataria Webuild). La Società è partecipata da Anas (1,5%), da AIE (100% Anas, 58,5%), da BTP Infrastrutture S.p.A. (già PEG Infrastrutture S.p.A. - 30%) e da Italsocotec S.p.A. (10%).

A decorrere dal 1° giugno 2022, PMC è soggetta, come la controllante stessa, all'attività di direzione e coordinamento di RFI, Capogruppo di settore del Polo Infrastrutture nell'ambito del nuovo modello di governance del Gruppo FS.

In conseguenza della sua natura consortile e del connesso scopo mutualistico, PMC non persegue scopo di lucro e si avvale in via prioritaria delle prestazioni dei soci consorziati in proporzione alle rispettive quote di partecipazione al capitale sociale, secondo i criteri e le modalità stabilite dall'organo amministrativo in osservanza delle obbligazioni relative alle diverse fasi del Contratto.

Dopo anni di forte rallentamento delle attività a causa delle precarie condizioni di sicurezza nel Paese, che non consentivano l'espletamento di alcuna attività in loco, nel corso del periodo di riferimento, a seguito del processo di pacificazione in Libia avviato nel secondo semestre 2020 e ormai in fase di consolidamento, nonché della volontà politica dell'Italia di riaffermare il ruolo centrale della Libia quale veicolo di nuove possibilità e opportunità per le imprese italiane, su impulso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") e del Ministero degli Affari Esteri e della cooperazione internazionale

(il "MAECI"), PMC nel corso del 2021 ha avviato la gara per l'affidamento dei lavori del Lotto 4, in zona Tripolitania, di estensione totale di circa 400 km. Nel corso dell'anno 2022 PMC ha continuato a fornire supporto al Cliente ERMA nelle attività di procedura di gara la cui scadenza per la presentazione delle offerte è attualmente fissata al 17 aprile 2023.

Al riguardo, la Società auspica di procedere all'affidamento del Lotto 4, a valle del miglioramento della situazione internazionale, nella seconda metà del 2023, con successivo avvio della costruzione entro lo stesso anno.

Nell'ambito del piano di riassetto delle attività internazionali di Anas è prevista nel 2023 la cessione da AIE ad Anas della propria partecipazione in PMC.

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

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 100%

ACA, 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, non è mai diventata operativa e da ultimo è stata posta in liquidazione.

Come noto, infatti, nell'ambito del progetto di riorganizzazione delle attività estere avviato da Anas nel corso del 2020, era previsto che venissero 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, riconducibili sostanzialmente alla partecipazione di controllo (51%) detenuta da AIE in AIE RUS, dando così compimento all'originario disegno operativo della Società. L'esecuzione del progetto non ha trovato tuttavia compimento ed è stata differita più volte, da ultimo, in considerazione dell'emanazione delle disposizioni sul riassetto di Anas e sulla ridefinizione della sua mission introdotte dal Decreto Infrastrutture. Le nuove disposizioni hanno – tra l'altro – fatto venir meno la mission di ACA e, quindi, almeno in parte, i presupposti del progetto stesso. Pertanto, alla luce di tali circostanze e a seguito di specifica richiesta da parte dell'organo amministrativo di ACA, in data 10 maggio u.s. la Capogruppo ha rilasciato il nulla osta alla liquidazione della Società, stante il fatto che "il mutato quadro normativo è stato considerato come un'assunzione di base delle linee di sviluppo del nuovo Piano Strategico di Gruppo FS, che quindi, coerentemente, non prevedono attività relative all'esercizio di costruzione e/o gestione di infrastrutture di trasporto a pedaggio/corrispettivo".

Il Consiglio di Amministrazione di Anas, in data 28 giugno 2022, ha quindi deliberato la messa in liquidazione di ACA ai sensi dell'art. 2484, 1° comma, n. 6) del Codice civile e in data 18 luglio 2022, l'Assemblea degli Azionisti di ACA ha deliberato, in sede straordinaria, la messa in liquidazione della Società e la nomina quale Liquidatore della stessa il Dott. Giuseppe Farchione.

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

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

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

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

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

Le direttrici principali e la Pedemontana delle Marche sono state suddivise in due Maxilotti affidati a

Contraente Generale (di seguito il "CG"): il Maxilotto 1 è stato affidato 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 Centritalia (CO.CI). Il Maxilotto 2 è stato affidato, sempre nel 2006, all'ATI Consorzio stabile Opera e Tecnologie e Sistemi Integrati di Costruzione, Toto, Consorzio stabile Ergon Engineering and Contracting, ora Società di Progetto Dirpa 2 S.c.a r.l.

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

Con riferimento in particolare al Maxilotto 1 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.

La causa - che, nel corso del 2021, era stata dichiarata matura per la decisione - è stata invece rimessa in istruttoria con ordinanza del giudice del 30 giugno 2022 ponendo una serie di richieste di chiarimenti ai componenti del Collegio Tecnico d'Ufficio. Nell'ambito delle questioni insorte con il CG Val di Chienti si inquadra anche l'articolato e complesso contenzioso - ancora in corso di definizione - concernente il "Lodo arbitrale" riferito al Sublotto 2.1 - strada statale 77 Foligno-Pontelatrive, tratto Val Menotre-Muccia.

Per quanto attiene al Maxilotto 2, si ricorda che nel corso del 2021 ha avuto luogo la complessa procedura concernente la formalizzazione del subentro di "Webuild S.p.A." ad "Astaldi S.p.A.", quale principale affidatario del Contraente Generale del Maxilotto 2 Dirpa 2 S.c. a r.l. La complessità di tale operazione, che si è conclusa ad agosto 2021, ha determinato un rallentamento dei lavori.

Nel corso del 2022 i lavori sono ripresi, risentendo comunque anche della situazione dovuta ai rincari e ai ritardi nelle forniture dei materiali.

Gli altri interventi viari di completamento sopra richiamati sono attualmente in fase di progettazione.

Il quadro economico aggiornato al 31 dicembre 2022 indica in 2.529 milioni di euro i costi complessivi del Progetto, finanziati per 2.290 milioni di euro tramite risorse pubbliche disponibili e per 110 milioni di euro tramite mezzi propri disponibili, che includono il capitale sociale. Il fabbisogno finanziario al 31 dicembre 2022, necessario al completamento del progetto QMU, pari a 129 milioni di euro, verrà coperto da finanziamenti pubblici relativamente ai quali è stato avviato l'iter di richiesta tramite la controllante Anas nell'ambito del Contratto di Programma con il MIT. Tali stime non includono i potenziali maggiori oneri

derivanti dal contenzioso. In particolare, per quanto attiene al Maxilotto 1, le riserve iscritte sugli atti contabili dal CG a tutto il 30 agosto 2022 (ultimo aggiornamento) ammontano a 1.507 milioni di euro, oltre a 120 milioni di euro stimate in via provvisoria (danno potenziale). Per il Maxilotto 2 alla data del 21 dicembre 2022 risultano iscritte riserve, per un totale di circa 126 milioni di euro, oltre a 23 milioni di euro stimate in via provvisoria (danno potenziale). Le riserve iscritte dai CG sono state integralmente respinte dalla Società.

Come di consueto, la situazione contabile al 31 dicembre 2022 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%

SdM è stata costituita nel 1981 in attuazione della Legge n. 1158/1971 e ss.mm.ii. quale concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia (di seguito indicata anche con “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 2021.

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 citato 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% 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.

Le attività liquidatorie sono realizzate nel rispetto delle disposizioni introdotte dalla Legge e sulla base delle linee guida (le “Linee Guida”) emanate congiuntamente dal MEF e MIT con provvedimento del 12 settembre 2013, tenuto conto del “Piano di Liquidazione”, concernente anche i criteri di svolgimento della liquidazione ai sensi dell’art. 2487, co. 1, lettera c) del c.c., approvato dall’Assemblea Straordinaria degli Azionisti in data 12 novembre 2013.



Le citate Linee Guida dispongono in particolare quanto segue:

1. Le linee guida della liquidazione della Stretto di Messina S.p.A. sono improntate a economicità, efficacia ed efficienza nonché alla salvaguardia e alla migliore valorizzazione e realizzazione delle attività, nell'ambito del Piano di liquidazione che sarà approvato ed eventualmente aggiornato dall'assemblea degli Azionisti ai sensi di legge.
2. A decorrere dalla data di ricevimento del presente atto la Società Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione, d'intesa con la propria controllante Anas S.p.A., definisce, entro 30 giorni un apposito Programma, che concorrerà alla formazione del Piano di Liquidazione, per il passaggio del proprio personale ad Anas S.p.A. o a sue società controllate. Trattandosi di trasferimenti infragruppo non operano i limiti di cui agli articoli 9, commi 5 e 29, del D.L. n. 78/2010 e art. 14, comma 1, lett. a) del D.L. n. 95/2012 convertito dalla legge n. 135/2012.
3. Al fine di preservare il valore dell'investimento effettuato nel Progetto definitivo del Ponte sullo Stretto iscritto nell'attivo patrimoniale della Stretto di Messina S.p.A., nonché al fine del suo miglior realizzo, la Società Stretto di Messina S.p.A. adotta idonee misure di conservazione e protezione digitale, fisica e logica, dei dati di ogni natura (elaborati relativi al Progetto, studi, pareri, documentazione legale, tecnica e amministrativa, contenuti multimediali, ecc.) assicurandone una adeguata strutturazione e classificazione nonché la loro concreta potenziale fruibilità.
4. Stretto di Messina S.p.A. adotta le misure ritenute più idonee per tutelare la propria posizione giuridica nei contenziosi attivi e passivi.

Le attività liquidatorie residue afferiscono sostanzialmente all'articolato contenzioso promosso dal Contraente Generale Eurolink S.c.p.A. ("CG", affidatario per le attività di progettazione e costruzione dell'Opera) e da Parsons Transportation Group Inc. ("PMC", affidatario per i servizi di Project Management Consulting).

Si ricorda in breve che sia il CG che il PMC hanno chiamato in causa la Società, il MIT e la Presidenza del Consiglio dei Ministri ("PCM") dinanzi al Tribunale civile di Roma.

In particolare, il CG ha promosso giudizio civile nel marzo 2013 per ottenere l'accertamento della validità e dell'efficacia del recesso esercitato con nota del 10 novembre 2012. Il CG ha chiesto 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 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 nel gennaio 2020 contestando tutte le richieste del CG e chiedendo in subordine, nella denegata ipotesi di accoglimento dell'appello di controparte, di accogliere l'appello incidentale di SdM, contenente le medesime domande già proposte nel giudizio di primo grado nei confronti di Eurolink e dei suoi soci per inadempimento e, ulteriormente in subordine, di accertare il diritto di SdM di essere integralmente tenuta indenne e manlevata dal MIT e dalla PCM, nonché di accertare il diritto di SdM a vedersi riconosciuto l'indennizzo conseguente all'intervenuto scioglimento del rapporto di concessione ai sensi della Legge. Il giudizio di appello è tuttora in corso: la prossima udienza di precisazione delle conclusioni è stata fissata al 18 settembre 2023.

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% dell'importo predetto".

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

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

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

Rappresentato lo svolgimento delle attività liquidatorie, occorre evidenziare che il legislatore è da ultimo intervenuto con due diversi provvedimenti normativi che hanno determinato, tra i profili di maggior rilievo sostanziale: la riaffermazione della priorità e della rilevanza strategica del Ponte sullo Stretto con l'individuazione di misure volte alla risoluzione del contenzioso pendente e a stabilire un percorso accelerato per addivenire alla relativa realizzazione; la revoca ex lege dello stato di liquidazione della Società a far data dal 1° aprile 2023 e, a decorrere dalla medesima data (di revoca dello stato liquidatorio), la ripresa della concessione affidata a SdM dal MIT, come noto avente a oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente e opere connesse (di seguito l'Opera). Si tratta, in particolare, delle disposizioni contenute nella legge 29 dicembre 2022, n. 197 (c.d. "Legge di bilancio 2023") - pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 303 del 29 dicembre 2022 e in vigore dal 1° gennaio 2023 (articolo 1, commi 487 - 493), e del successivo decreto-legge recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente", emesso in data 31 marzo 2023 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 77 del 31 marzo 2023 e in vigore dal 1° aprile 2023. Si rinvia al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" per informazioni e approfondimenti più specifici.

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

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 50,00%

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

Come noto, la gara per l'aggiudicazione in concessione delle attività di progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell'Intervento, bandita nel 2011, si era conclusa nel 2016 con l'aggiudicazione definitiva in

favore del Consorzio Stabile SIS. Tuttavia, l'esito della gara è stato oggetto di un articolato contenzioso e annullato in via giudiziaria.

Nel giugno 2021 AdL ha revocato la procedura di gara, in ragione in particolare della necessità di procedere a una nuova progettazione dell'Intervento.

In data 9 novembre 2021 la Società è stata sciolta e posta in liquidazione ai sensi e per gli effetti delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 2-terdecies, del D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021. La richiamata normativa prevede infatti che "...le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del medesimo decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data".

Successivamente, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, n. 22 del 31 gennaio 2022, adottato ai sensi delle richiamate disposizioni, è stato nominato il Commissario liquidatore nella persona dell'Avv. Nicola Maione.

Nel corso del periodo di riferimento è stato dato avvio alle attività liquidatorie.

L'atto di revoca è stato oggetto di tre ricorsi giurisdizionali, promossi da entrambi i soggetti che avevano partecipato alla gara: il Consorzio SIS, dinanzi al Consiglio di Stato, per elusione del giudicato e, dinanzi al TAR Lazio, per vizi di legittimità e la Società Webuild dinanzi al TAR Lazio per i soli profili relativi al riconoscimento dell'indennizzo. A tale riguardo con sentenza 5 agosto 2021, n. 5780 il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso di SIS, affermando che non vi è stata elusione del giudicato, perché l'atto di revoca è sorretto da una ampia e articolata motivazione, che dà conto della rivalutazione dell'interesse pubblico originario come consentito dall'art. 21-quinquies, legge n. 241/1990. Inoltre, con sentenza del 25 luglio 2022 n. 10554 il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto sempre dal Consorzio SIS, affermando che "risultano incontroverti gli elementi valutati dalla stazione appaltante per motivare la scelta di revocare gli atti di gara".

Rimangono pendenti le questioni attinenti alla quantificazione dell'indennizzo chiesto dal Consorzio SIS e da Webuild.

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE - CAL S.P.A.

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 50,00%

CAL, Società a partecipazione paritetica tra Anas e Aria S.p.A. (Regione Lombardia), è stata costituita in

attuazione delle disposizioni di cui alla L. n. 296/2006, art. unico, co. 979, 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 a esse connesse:

- Autostrada diretta Brescia-Bergamo (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.

Di recente la Società ha altresì assunto, ai sensi di Accordi di Collaborazione e Convenzioni sottoscritti con Regione Lombardia e altre Amministrazioni locali, il ruolo - tra gli altri - di soggetto concedente di una quarta autostrada, costituita dall'Interconnessione Autostradale Pedemontana-Brebemi ("IPB"), nonché di soggetto attuatore del più importante intervento infrastrutturale viario previsto nel cd. Piano Marshall di Regione Lombardia (un programma di investimenti strategici adottati per stimolare la ripresa economica dopo l'emergenza Covid-19 e mirati allo sviluppo e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto nel territorio lombardo), costituito dalla Variante stradale di Goito, in provincia di Mantova.

Il periodo di riferimento è stato caratterizzato dall'intervenuta sottoscrizione, tra la Società, Regione Lombardia e altre Amministrazioni locali, di ulteriori Accordi di Collaborazione e Convenzioni, afferenti a importanti interventi infrastrutturali localizzati nell'area dell'alta Valtellina, alcuni dei quali propedeutici all'attuazione dei giochi olimpici invernali di Milano-Cortina 2026, tra cui anche la cosiddetta Tangenzialina di Bormio, le Varianti stradali del Ruinon e di Isolaccia, nonché il "Comparto Ski Arena" di Bormio.

Il periodo di riferimento è stato altresì caratterizzato da un generalizzato incremento dei volumi di traffico afferente alle tre autostrade in esercizio per le quali CAL è soggetto concedente (Collegamento autostradale Brescia-Milano "BreBeMi", Tangenziale Est Esterna di Milano "TEEM" e Autostrada Pedemontana Lombarda), i cui livelli si sono riposizionati al di sopra della situazione pre-Covid e continuano a mostrare un generalizzato trend di crescita.

Con riferimento alle tratte affidate in Concessione, sulle quali CAL esercita attività di alta sorveglianza, si segnala, per quanto riguarda la BreBeMi, che di intesa con il Concessionario, il 3 agosto 2022 è stato

inviato al MIT il nuovo Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del precedente periodo regolatorio, la cui scadenza è intervenuta il 31 dicembre 2020, per l'avvio del relativo iter approvativo previsto a i sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011 e s.m.i.

Con riferimento alla TEEM, l'annualità 2022 è stata caratterizzata dall'intervenuta approvazione con Decreto Interministeriale MIT-MEF dell'Atto Aggiuntivo n. 3, di adozione del nuovo Piano Economico Finanziario, di aggiornamento al termine del precedente periodo regolatorio, registrato in data 18 luglio 2022 dalla Corte dei Conti.

Relativamente all'Autostrada Pedemontana Lombarda, a seguito dell'intervenuta sentenza del Consiglio di Stato n. 03484, in data 4 maggio 2022, relativamente al contenzioso tra il Concessionario Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, circa i profili tariffari e di remunerazione da prevedersi nel Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del precedente periodo regolatorio. Pertanto, CAL in data 8 giugno 2022 ha potuto procedere con l'invio al MIT dell'Atto Aggiuntivo n.3 alla Convenzione di Concessione, di recepimento del Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del precedente periodo regolatorio, al fine del proseguo del relativo iter approvativo previsto ai sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011 e s.m.i.

Sempre con riferimento all'Autostrada Pedemontana Lombarda, il 2022 è stato altresì caratterizzato dalla intervenuta sottoscrizione in data 5 dicembre 2022 del contratto di affidamento a Contraente Generale per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B2 e C tra il Concessionario e l'aggiudicatario della gara, raggruppamento Webuild-Pizzarotti-Astaldi, cui ha fatto seguito in data 12 dicembre 2022 l'avvio della relativa progettazione esecutiva.

Per quanto riguarda la IPB, il 28 marzo 2022, a seguito delle attività di verifica istruttoria effettuate da CAL, è intervenuta l'approvazione da parte di Regione Lombardia del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, presentato dal Promotore (Autostrade Bergamasche S.p.A.), cui ha fatto seguito in data 2 agosto 2022 l'approvazione, sempre da parte di Regione Lombardia, della documentazione di gara per l'affidamento della Concessione, predisposta da CAL.

Inoltre, con riferimento alla Tangenziale di Goito, nel mese di giugno 2022 è stata affidata la progettazione dell'intervento, che ha visto concludersi nel mese di dicembre 2022 il primo step, costituito dallo Studio delle Alternative Progettuali, mentre è attualmente in fase di completamento il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica.

Relativamente alle infrastrutture di cui CAL è amministrazione aggiudicatrice, nel 2022 sono proseguiti i diversi contenziosi, instaurati negli esercizi precedenti, alcuni relativi a impugnative da parte di privati delle Delibere CIPESS di approvazione dei progetti definitivi o di specifici atti di esproprio emessi dai rispettivi concessionari, in qualità di autorità esproprianti, e ne sono sorti altri relativi a determinate questioni afferenti ai rapporti convenzionali in essere.

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. La Società, inoltre, conformemente a quanto disposto nella delibera CIPESS n. 3 del 26 gennaio 2007, ha per oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti alla realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT").

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

Il contenzioso a suo tempo promosso da CAV e Regione Veneto avverso la delibera n. 67/2019 - con la quale l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha stabilito per CAV il nuovo coefficiente di produttività "X" nella misura del 5,13% annuo, corrispondente a un obiettivo complessivo di riduzione dei costi di produzione al termine del periodo regolatorio in corso del 23,13% - si è chiuso con la sentenza n. 8765/2022 del 14 ottobre u.s., con cui il Consiglio di Stato ha pienamente confermato la legittimità della delibera ART. CAV sta procedendo pertanto all'aggiornamento del nuovo PEF 2020-2032 e del PFR 2020-2024 secondo il quadro regolatorio definito dall'ART.

Il progetto di bilancio 2022 chiude con un'utile pari a 24,6 milioni di euro (16,0 milioni di euro nel 2021), determinato principalmente dall'aumento dei ricavi da pedaggio (144,0 milioni di euro vs 133,6 milioni di euro nel 2021), per effetto dell'incremento dei livelli di traffico, che post- pandemia da Covid-19 si sono riportati su valori molto vicini a quelli registrati nel 2019, a fronte di tariffe invariate rispetto al 2021. L'EBITDA è pari a 91,4 milioni di euro (83,7 milioni di euro nel 2021).

Con riferimento al prestito obbligazionario (Project Bond) emesso nell'aprile 2016, nel corso del 2022 la Società ha onorato regolarmente gli impegni assunti in relazione sia agli oneri per interessi, sia alle quote di rimborso previste per l'esercizio. Nel corso del 2022 l'Agenzia di rating ha confermato il rating societario pari a "Baa1" e l'outlook negativo. L'importo residuo nominale al 31 dicembre 2022 del Project Bond è pari a 442,2 milioni di euro.

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

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 35,00%

ATCN è concessionaria per la progettazione, la realizzazione, la manutenzione e la gestione del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo (A33). Il collegamento autostradale assentito in Concessione (il "Collegamento") è articolato in due tronchi tra di loro connessi a mezzo di un tratto (di lunghezza pari a circa 19 km) dell'Autostrada A6 Torino-Savona. ATCN è controllata e soggetta all'attività di direzione e coordinamento di SALT p.A. (azionista al 65%) ed è parte del Gruppo ASTM.

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

L'Operazione, pur essendo condivisibile e apprezzabile nelle sue finalità generali (l'intervenuto sblocco dei lavori dopo tanti anni di stallo, il riequilibrio della Concessione ATCN etc.), potrebbe aver avuto degli effetti distorsivi nei rapporti tra i soci. Anas ha pertanto avviato alcune interlocuzioni con la Società e la sua Capogruppo ASTM, al fine di valutare al meglio gli effetti dell'Operazione e le migliori iniziative a propria tutela.

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

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 32,125%

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

La durata della Concessione è attualmente fissata al 2035. La Concessione di costruzione e gestione del Traforo è regolata dalla Convenzione internazionale firmata il 24 novembre 2006 dai Governi di Italia e Francia e ratificata in Italia con Legge 27 settembre 2007 n. 166, sostitutiva della precedente Convenzione

firmata il 14 marzo 1953. La Società ha avviato da tempo le attività per la definizione del testo della nuova Convenzione di Concessione, sostitutiva di quella attualmente vigente, stipulata il 17 novembre 1971, per adeguarla alle disposizioni della convenzione internazionale sopra citata, tra cui la proroga del periodo di concessione dal 2035 al 2050.

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

Nel periodo di riferimento i livelli di traffico hanno mostrato un significativo incremento (+17 % vs 2021), senza tuttavia raggiungere i livelli precedenti la pandemia. Tale incremento è da ascrivere esclusivamente alla componente "traffico leggero" (+36% vs 2021). Il traffico pesante ha evidenziato invece una riduzione del 9% vs il 2021, in conseguenza principalmente delle chiusure per le attività manutentive, resi necessari nel corso del 2022 per l'asportazione dell'amianto dalla soletta del traforo, oltre che per il rifacimento della pavimentazione.

La Società chiude l'esercizio con un utile di 9,9 milioni di euro (vs 12,4 milioni di euro nel 2021). I ricavi netti da pedaggio per effetto dell'evoluzione del traffico e nonostante l'incremento tariffario complessivo del 2,87% sono in linea con quelli dell'anno precedente. I costi della produzione aumentano del 90% vs 2021, prevalentemente per i maggiori interventi di manutenzione e, in particolare, il rifacimento della pavimentazione all'interno del tunnel.

L'EBITDA è pari a 21 milioni di euro (-37% vs 2021), con un'incidenza sui ricavi del 36% (vs 57% nel 2021).

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2022 è positiva per 133,8 milioni di euro (171,6 milioni di euro al 31 dicembre 2021). Si ricorda, inoltre, che era stato avviato da Anas un articolato contenzioso avente a oggetto la richiesta di annullamento delle delibere assunte dagli Azionisti di SITMB nelle assemblee ordinaria e straordinaria del 24 ottobre 2017, relative alla destinazione degli utili di esercizio riportati a nuovo nel decennio precedente e alla ripartizione degli stessi tra i soci a titolo di c.d. superbenefici, nonché alle modifiche allo statuto sociale in tema di meccanismi di riparto degli utili per asserita violazione delle norme statutarie. Con sentenza n. 231/2021 il Tribunale ha accolto la domanda di annullamento della delibera di distribuzione degli utili per violazione delle regole previste dall'art. 20 dello statuto e rigettato invece quella avente a oggetto la delibera di modifica dello statuto sociale. Sia Anas sia SITMB hanno presentato appello contro la sentenza.

Anas ha altresì impugnato dinanzi al Tribunale di Torino le delibere assembleari di approvazione del bilancio 2018 e del bilancio 2019 di SITMB, contestando in particolare che attraverso la politica di accantonamento al Fondo ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili adottata negli ultimi esercizi la Società avrebbe ridotto in maniera illegittima l'utile distribuibile.

Su richiesta del Tribunale competente per i giudizi di impugnazione dei bilanci 2018 e 2019, Anas ha

avviato nel 2021 una procedura di mediazione, estesa successivamente al giudizio pendente in appello di cui sopra, nonché all'impugnazione dei bilanci di esercizio 2020 e 2021.

Nell'ambito del procedimento di mediazione le parti hanno trovato una intesa per chiudere in via transattiva il contenzioso relativo all'impugnazione delle delibere assembleari del 2017. In particolare, per effetto della transazione SITMB ha pagato a favore di Anas i dividendi già deliberati e ancora in attesa di attribuzione, pari circa 31 milioni di euro.

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

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 31,746%

Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus S.p.A. ("Sitaf") è concessionaria fino a tutto il 2050 per la costruzione e la gestione della parte italiana del Traforo del Fréjus (T4) 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.

La Società è attualmente controllata ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di ASTM in virtù di una partecipazione azionaria del 66,943%.

Nel periodo di riferimento si è concluso il contenzioso promosso da Anas avverso l'esito della gara esperita da FCT Holding S.p.A. e da Città Metropolitana di Torino per l'alienazione delle rispettive partecipazioni in Sitaf e aggiudicata ad Astm. Il giudizio di primo grado si è concluso con la sentenza n. 727/2021, con cui il TAR Piemonte ha respinto nel merito i motivi del ricorso di Anas. Avverso la sentenza Anas ha proposto appello dinanzi al Consiglio di Stato. Con sentenza 26 aprile 2022, n. 3214 il Consiglio di Stato ha accolto l'appello incidentale proposto da ASTM e per l'effetto ha dichiarato improcedibile l'appello di Anas e, quindi, dichiarato inammissibile il ricorso di primo grado.

Rispetto al contenzioso promosso da Anas nei confronti di tale Società avverso la delibera assembleare del 7 aprile 2021 - con cui Sitaf ha disposto una serie di modifiche dello Statuto Sociale, procedendo all'eliminazione della riserva agli enti pubblici della maggioranza del capitale sociale di Sitaf (in particolare, degli artt. 6 e 19 in tema di riserva della maggioranza pubblica, nonché degli artt. 10 in tema di alienazione delle azioni, 15 e 17 in tema di delibere assembleari, 19 e 27 in tema di parità di genere) - il giudizio risulta pendente innanzi al Tribunale di Torino (nrg 12288/2021).

Si rappresenta inoltre che è in corso un contenzioso tra Sitaf e Anas riguardante le modalità di determinazione delle rate annuali di rimborso del debito ex Fondo Centrale di Garanzia. La Società è inoltre tuttora impegnata nella realizzazione della seconda galleria di transito del Traforo del Fréjus.

L'iter avviato dalla Società in adempimento delle disposizioni convenzionali per l'aggiornamento del PEF e del PFR, presentato da ultimo nel mese di novembre 2021, non è ancora giunto a termine.

Con riferimento al tronco A32, nelle more dell'approvazione del PEF, vige il nuovo sistema tariffario adottato da ART con la Delibera n. 78/2019. Per il tronco T4, la Società in quanto gestore del Traforo del Fréjus ha ottenuto, per l'anno 2022 in ottemperanza alle decisioni assunte dalla Commissione Intergovernativa, un incremento tariffario pari a 2,87% (+0,95% a titolo di compensazione dei costi sostenuti per la costruzione della 2° Canna e 1,92% per media annuale dell'inflazione Italia-Francia).

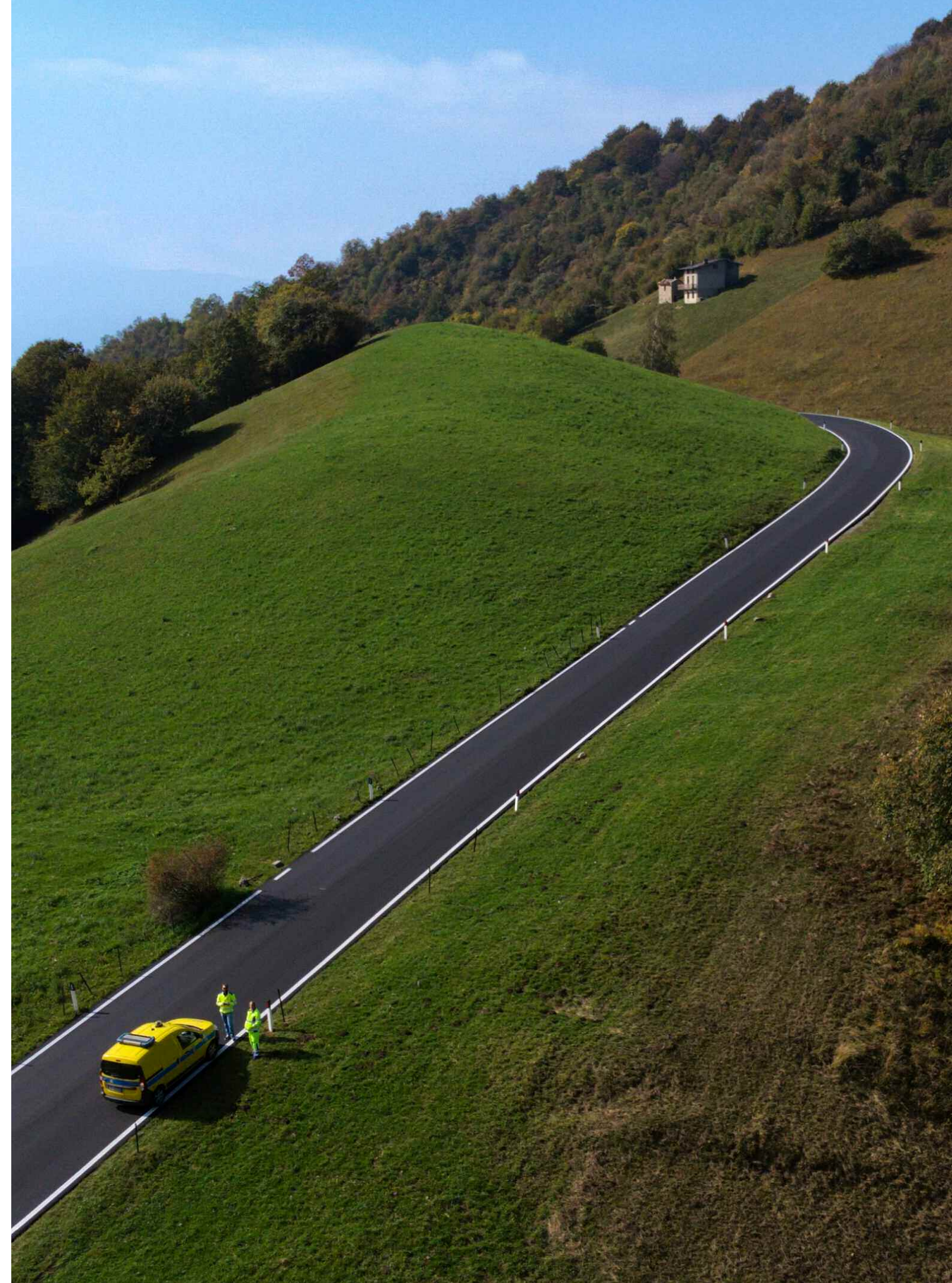
L'andamento tendenziale del traffico nel periodo di riferimento risulta in deciso miglioramento rispetto all'anno precedente.

CONSORZIO ELIS PER LA FORMAZIONE PROFESSIONALE SUPERIORE S.C.A.R.L. (CONSEL)

QUOTA DI PARTECIPAZIONE ANAS 1%.

Consel è una Società consortile a responsabilità limitata senza scopo di lucro partecipata da prestigiose grandi imprese nazionali e multinazionali, che propone percorsi formativi di eccellenza, progettati e definiti sulle reali esigenze occupazionali, favorendo l'incontro tra domanda e offerta di lavoro attraverso una maggiore integrazione tra formazione e impresa.

Le attività del Consorzio sono costituite in via principale dall'organizzazione ed erogazione, in favore sia dei propri consorziati che dei terzi, di servizi di formazione professionale, didattica, sviluppo delle risorse umane, formazione educativa e culturale.



ALTRE INFORMAZIONI

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

PREMESSA

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2022. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2022 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 a effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi e oneri è invece riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, sono riportati nelle Note al bilancio cui si fa integrale rinvio.

PROCEDIMENTI PENALI EX 231/2001

Al 31 dicembre 2022 Anas presenta due posizioni passive ex art. 231/2001:

- Salerno 2 - A seguito di infortunio mortale nell'ambito della realizzazione della Galleria "S. Angelo", presso il cantiere dei Lavori di ammodernamento della A2 "Autostrada del Mediterraneo" al km 47,800, un dipendente della ditta esecutrice subisce in data 18 marzo 2009 gravi lesioni a cui sopraggiunge decesso presso l'ospedale di Salerno in data 20 aprile 2009, Anas risulta imputata ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. B) e 25 septies comma 2 D.Lgs. 231/01 commesso in relazione al reato di cui all'art. 589 comma 2 c.p., "perché non avendo adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione al fine di prevenire la commissione di reati e non avendo affidato a un organismo dell'ente dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo, il compito di vigilare sull'osservanza

dei modelli e di curare il loro aggiornamento che, comunque, ove pure esistente, ometteva o eseguiva una insufficiente vigilanza, e avendo violato gli obblighi di direzione e vigilanza sul soggetto delegato per la sicurezza". Il giudizio è attualmente in primo grado e la prossima udienza è fissata per il 9 maggio 2023, per l'esame del consulente di un imputato e per l'eventuale requisitoria del PM.

- Palmi - Procedimento penale n. RGNR N. 710/2010 aperto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Palmi a seguito di un incidente mortale sul lavoro del 27 febbraio 2010 (deceduto dipendente della ditta esecutrice dei lavori per conto di Anas). Richiesta tutela legale e peritale nel 2010 da 1 Dirigente Anas oltre ad Anas chiamata a rispondere per legge 231/2001. La prossima udienza è fissata per il giorno 29 marzo 2023. Per ultima udienza istruttoria.

ALTRI PROCEDIMENTI PENALI

Non ci sono altri procedimenti penali da dichiarare.

REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI

Di seguito si riportano i compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale deliberati sia dall'Assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art. 2389 I comma c.c. che dal Consiglio di Amministrazione.

Valori in migliaia di euro

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE		
	Emolumenti Annuali Mandato	
Compenso fisso		105

Valori in migliaia di euro

AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE		
	Emolumenti Annuali Mandato	
	fino al 22 dicembre 2022	dal 23 dicembre 2022*
Compenso fisso: emolumento carica AD ex art. 2389 III comma c.c.**	60	60
Compenso fisso: rapporto di lavoro Direttore Generale	290	340
Compenso variabile: rapporto di lavoro Direttore Generale	100	120

(*) Il Consiglio di Amministrazione del 23.12.2021 ha deliberato l'adeguamento della quota fissa e variabile del trattamento economico di Direttore Generale decorsi 12 mesi dal conferimento dell'incarico,

(**) Compenso onnicomprensivo che assorbe l'emolumento deliberato dall'Assemblea degli Azionisti come Consigliere di Amministrazione.

ADESIONE AL CONSOLIDATO FISCALE

Nel corso del 2014 Anas ha esercitato l'opzione per la tassazione consolidata, ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR.

Per il triennio 2014-2016 le Società incluse nel consolidato fiscale sono state la controllante Anas, Anas International Enterprise 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 si è rinnovata tacitamente anche per il triennio 2020-2022 per le Società di prima adesione (Anas, Anas International Enterprise e Quadrilatero Marche-Umbria).

La controllata SITAF S.p.A. è uscita dal perimetro di consolidamento a partire dal periodo d'imposta 2019 a seguito della risposta dell'Agenzia delle Entrate all'istanza di interpello pubblicata in data 16 novembre 2020.

Il consolidato fiscale del gruppo Anas chiude in perdita sistematica per effetto dell'applicazione alla Capogruppo della norma speciale di cui all'art. 1, comma 1026, della L. 27/12/2006 n. 296 che rinvia all'art. 1, commi 86-87, della L. 23/12/2005 n. 266 (detassazione dei contributi ricevuti dallo Stato). A seguito della risposta all'istanza di interpello n. 956-1562/2018 presentato da Anas, l'Agenzia delle Entrate ha confermato l'applicazione della suddetta norma di favore anche a seguito del passaggio agli IAS. L'ultima dichiarazione modello CNM2022, presentata per l'esercizio 2021 in data 29 novembre 2022, registra una perdita complessiva utilizzabile pari a 10.033 milioni di euro.

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, nel corso dell'esercizio 2022, 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.

AZIONI PROPRIE

La Società, nel corso dell'esercizio 2022, 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 adesione e nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle Società del Gruppo. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota al bilancio n.42 Parti Correlate.



EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

CONCESSIONE ANAS-MIT

Il 10 novembre 2021 è entrata in vigore la legge n. 156/2021 di conversione del D.L. n. 121/2021 (c.d. “Decreto Infrastrutture”) che all’art. 2, commi 2sexies-2sexiesdecies è intervenuta sull’assetto di Anas. Con tale norma il legislatore nazionale ha affermato la natura di «diritti speciali o esclusivi» delle attività svolte da Anas sulla base del Contratto di Programma sottoscritto con il MIT relativamente alla gestione della viabilità non a pedaggio, oggetto della Concessione e prevede: (i) il mantenimento in capo ad Anas dei soli compiti di gestione della rete viaria statale non a pedaggio, (ii) il rimborso dei costi ammissibili sostenuti per dette attività, (iii) la possibilità di ridefinire l’attuale termine di scadenza della Concessione con il MIT in coerenza con le norme che, nel 2006, hanno previsto la possibilità di estendere la sua durata da 30 a 50 anni (art. 1, commi 1018 e 1019, legge n. 296/2006); (iv) la costituzione di una NewCo *in house* a MIT e MEF cui trasferire le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni all’Anas relativamente alle autostrade statali a pedaggio.

La norma segue il parere reso dall’Avvocatura dello Stato in data 1 ottobre 2021, nel quale l’Organo consultivo aveva evidenziato che: *“alla luce dell’ibridismo giuridico che caratterizza l’Anas... si ritiene astrattamente percorribile l’adozione di un modello di gestione contabile separata che miri a mantenere distinte l’attività quale concessionaria ex lege disciplinata dal Contratto di Programma da quella prettamente privatistica, svolta in regime concorrenziale, mediante l’introduzione di una espressa norma”*, previo parere della Commissione Europea.

In data 23 marzo 2022 è pervenuta ad Anas una lettera a firma del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l’alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, che ha rinnovato l’intenzione da parte del MIT:

- di dare continuità alle interlocuzioni avvenute nell’ambito del Tavolo tecnico, completando l’istruttoria dedicata a valutare la possibilità di estendere di 20 anni della durata dell’attuale Concessione, ossia nel limite massimo del 31 dicembre 2052, così come previsto dall’art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296, una volta acquisito il parere da parte delle competenti strutture della Comunità Europea;
- di dare avvio, alla luce del citato DL infrastrutture e trasporti, all’attività di revisione del Contratto di Programma per il periodo 2021-2025, rivedendo anche la parte normativa dello stesso onde adeguarla alla legislazione sopravvenuta e, in ogni caso, assicurando la sostenibilità economico-finanziaria di Anas in relazione all’attività in Concessione. Più nel dettaglio, compatibilmente con la natura di diritto esclusivo e speciale a essa attribuita dal citato D.L. n. 121/2021 a detta attività, sarà definita l’entità del fabbisogno finanziario, da assicurare ad Anas secondo il meccanismo contabile della “contribuzione” che permetta il recupero del “costo economico-tecnico” relativo a tutte le attività svolte.

In continuità con quanto scritto nella lettera del 23 marzo 2022 a firma del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l’alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori

autostradali, che ha previsto l’introduzione a favore di Anas di un contributo pari all’1% della produzione netta e del Corrispettivo Parte Servizi a copertura del costo economico-tecnico sostenuto dalla Società, il MIT ha avviato nel giugno 2022 le interlocuzioni con la Rappresentanza Permanente d’Italia presso l’Unione Europea (RPUE) al fine di definire: (i) un corretto inquadramento degli elementi qualificanti il rapporto concessorio di Anas e (ii) poter individuare gli elementi sostanziali da recepire anche attraverso l’aggiornamento del Contratto di Programma.

In dettaglio è stata inoltrata ai competenti Servizi della Commissione europea una Relazione informativa finalizzata ad acquisire una pronuncia in merito alla coerenza con il quadro normativo europeo del modello operativo applicabile ad Anas S.p.A.

In relazione alla richiamata istanza, la Direzione Generale Concorrenza della Commissione europea, a ottobre 2022 ha fornito elementi di chiarimento che contemplano, tra l’altro, valutazioni in ordine alla rideterminazione del termine della Concessione Anas, alla luce delle interlocuzioni intervenute è stato conseguentemente riattivato il confronto tecnico necessario all’aggiornamento del Contratto di Programma di Anas S.p.A.

STRETTO DI MESSINA S.P.A.

Con due diversi interventi normativi il legislatore ha riaffermato la priorità e la rilevanza strategica dell’Opera stabilendo, da ultimo, misure volte a definire un percorso accelerato per la sua realizzazione.

In aggiunta all’art. 1 commi 487-493 della legge 29 dicembre 2022, n. 197 - per effetto di cui sono stati reiterati i vincoli preordinati all’esproprio impressi col progetto preliminare, il Commissario liquidatore ha sottoscritto, il 16 marzo 2023, la *“rinuncia alle azioni, alle domande e ai giudizi nei confronti delle amministrazioni pubbliche, a completa tacitazione di ogni diritto e pretesa”* (comma 489) ed è stato revocato ex lege lo stato liquidatorio della Società (comma 491) - in data 1° aprile 2023 sono infatti entrate in vigore le “Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”, contenute nel decreto - legge 31 marzo 2023 n. 35. Con dette disposizioni, considerata la straordinaria necessità e urgenza di pervenire in tempi rapidi alla realizzazione dell’Opera per favorire la crescita, lo sviluppo e dare impulso al sistema produttivo del paese, sono state dettate nuove norme in materia di:

- governance della Società in bonis e costituzione di SdM come “società *in house*” ai sensi dell’art. 16 del D.Lgs. n. 175/2016 e s.m.i. attribuendo la maggioranza dell’azionariato al MEF e istituendo il controllo analogo del MIT;
- ripristino, a far data dalla revoca della liquidazione di SdM e, quindi, dal 1° aprile 2023, della Concessione MIT / SdM;
- riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell’Opera, salvaguardandone i contenuti progettuali, sulla base dell’iter istruttorio arrestatosi nel 2011 successivamente all’approvazione del Progetto Definitivo da parte del Consiglio di Amministrazione di SdM;

- misure per il rafforzamento patrimoniale della Società e per la ripresa, subordinatamente all'approvazione del Progetto Definitivo da parte del Cipess e previa rinuncia al contenzioso pendente, degli effetti dei contratti affidati ai soggetti coinvolti nel processo di realizzazione dell'Opera e caducati ai sensi dell'art. 34 decies, comma 3, secondo periodo del D.L. n. 179/2012 (conv. in l. n. 221/2012).

In particolare, tra le diverse disposizioni del DL 35/2023 d'interesse Anas si evidenziano le seguenti:

- **Assetto societario e governance della Stretto di Messina S.p.A. (art. 1):** alla realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario partecipano RFI, Anas, le regioni Sicilia e Calabria, nonché, in misura non inferiore al 51%, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con MIT, al quale sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla Società in ordine alle attività oggetto di Concessione. Viene conseguentemente modificata la rappresentanza degli organi amministrativi e di controllo rimettendosi, tra l'altro, al MEF d'intesa col MIT la designazione di 2 componenti (il Presidente e l'Amministratore Delegato) i 5 consiglieri d'amministrazione nonché del Presidente del Collegio sindacale e di 1 sindaco supplente. Alle Regioni spetta la nomina di 1 consigliere ciascuno e di 1 sindaco effettivo d'intesa fra loro. Ad Anas e RFI la nomina, congiuntamente fra loro, di 1 consigliere e di 1 sindaco effettivo e 1 supplente. La Stretto di Messina S.p.A. costituisce società *in house* ai sensi dell'articolo 16 del Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Il MIT provvede alla vigilanza sull'attività e definisce indirizzi idonei a garantire che sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative sia esercitata un'influenza determinante da parte del medesimo Ministero. Per queste funzioni, il MIT si avvale della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza.
- **Rapporto di concessione (art. 2):** dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.A., di cui all'art. 1, comma 491, della L. 179 del 29 dicembre 2022 (i.e. 1° aprile 2023), riprende, la Concessione affidata alla Società Stretto di Messina, avente a oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Il MIT è autorizzato a sottoscrivere con la società concessionaria uno o più atti aggiuntivi alla Convenzione stipulata ai sensi dell'art. 7 Legge 1158 del 1971, volti a disciplinare: la durata della Concessione, fermo restando che la stessa è stabilita in 30 anni decorrenti dall'entrata in esercizio dell'Opera, il cronoprogramma di realizzazione dell'Opera, con la previsione di approvare il progetto esecutivo entro il 31 luglio 2024, nonché il nuovo PEF della Concessione. Inoltre, Anas è autorizzata a trasferire al Ministero delle Economie e delle Finanze una quota della propria partecipazione al capitale sociale della Società, libera da oneri, sequestri, pignoramenti o altri vincoli. Il valore di trasferimento della partecipazione, comunque non superiore al valore contabile è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotti da uno o più soggetti di adeguata esperienza nominati dal MEF. Per tale trasferimento, il successivo art. 4 comma 9 stabilisce uno stanziamento nel limite massimo di 320 milioni di euro complessivi in linea con il valore contabile della partecipazione in SdM iscritta sul bilancio Anas (316 milioni di euro) e rappresentativa dell'81,848% del totale del capitale sociale;
- **Riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera (art. 3):** l'opera è inserita nell'Allegato infrastrutture del documento di economia e finanza, con l'indicazione del costo stimato, delle coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente, ovvero accordate dai soggetti e dalle amministrazioni pubbliche coinvolte, e del fabbisogno residuo. Il progetto definitivo dell'opera, redatto ai sensi del D.L. del

20 agosto 2022 n. 190 e approvato dal CdA della Società il 29 luglio 2011, è integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso. Nella relazione sono altresì indicate le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo al fine di adeguarlo: a) alle norme tecniche di costruzione NTC2018 e alle conseguenti modifiche alla caratterizzazione geotecnica; b) alla normativa vigente in materia di sicurezza; c) alle regole di progettazione specifiche di cui ai manuali di progettazione attualmente in uso, salvo deroghe; d) alla compatibilità ambientale; e) agli eventuali ulteriori adeguamenti progettuali ritenuti indispensabili anche in relazione all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione; f) alle prove sperimentali richieste dal parere espresso dal Comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971 sul progetto definitivo approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società il 29 luglio 2011.

- **Disposizioni finali (art. 4):** La norma stabilisce che i costi sostenuti dalla Società sino alla data di entrata in vigore del decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima sono considerati nell'aggiornamento del piano economico finanziario della Concessione. Infine, in sede di aggiornamento annuale del Contratto di Programma con RFI e in sede di sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma con Anas sono individuate le opere complementari e di adduzione funzionali alla completa operatività dell'opera.

Il D.L. prevede, altresì, adeguate misure per il rafforzamento patrimoniale di SdM. Nello specifico, al fine di sostenere i programmi di sviluppo e il rafforzamento patrimoniale di SdM, il MEF, d'intesa con il MIT, è autorizzato a sottoscrivere aumenti di capitale o strumenti diversi, comunque idonei al rafforzamento patrimoniale, anche nella forma di finanziamento dei soci in conto aumento di capitale. Per l'anno 2023, gli aumenti di capitale sono autorizzati fino all'importo stabilito ai sensi dell'articolo 1, comma 493, della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (i.e. 50 milioni di euro). Per i successivi esercizi finanziari, gli aumenti di capitali possono essere sottoscritti nei limiti delle autorizzazioni di spesa previste per legge.

Nelle more dell'insediamento dei nuovi organi sociali il Commissario straordinario di SdM è autorizzato a sottoscrivere con Anas e RFI protocolli d'intesa per l'individuazione delle unità di personale, in regime di distacco, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche.

Con riferimento alle norme sopra indicate il Commissario Straordinario della partecipata SdM, con lettera del 4 aprile 2023, ha informato l'azionista Anas S.p.A. che:

- è stata resa da parte di un professionista esterno una *"comfort letter"* sulla recuperabilità dei costi del "Progetto" iscritto tra le immobilizzazioni dello Stretto di Messina S.p.A.;
- il "Bilancio intermedio di liquidazione chiuso al 31.12.2022" sarà redatto in continuità con l'impostazione dei precedenti bilanci societari di SdM.

An aerial photograph of a winding road through a lush, green forested valley. A small village with red-roofed houses is visible on the left side of the road. The road curves through the landscape, leading towards a distant point where it appears to end or turn sharply. The overall scene is serene and natural.

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2022

PROSPETTI CONTABILI

CONTO ECONOMICO

Valori in unità di euro

	Nota	Periodo chiuso al	
		31.12.2022	31.12.2021
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	3.359.014.704	2.836.628.477
Altri ricavi	5	45.521.345	52.722.484
Ricavi e proventi		3.404.536.049	2.889.350.961
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	6	(10.757.577)	(12.929.983)
Costi per servizi	7	(2.698.499.791)	(2.256.773.033)
Costi del personale	8	(473.219.457)	(456.806.856)
Altri costi operativi	9	(18.601.393)	(15.477.579)
Costi		(3.201.078.218)	(2.741.987.452)
Ammortamenti	10	(171.507.191)	(167.122.502)
Svalutazione perdite (riprese) di valore	11	(32.765.184)	13.147.949
Risultato operativo		(814.543)	(6.611.043)
Proventi da partecipazioni	12	34.908.447	6.601.148
Altri proventi finanziari	13	20.798.977	31.949.252
Oneri su partecipazioni	14	(5.441.913)	(3.740.191)
Altri oneri finanziari	15	(44.629.807)	(27.829.808)
Totale proventi e oneri finanziari		5.635.703	6.980.400
Risultato prima delle imposte		4.821.160	369.356
Imposte sul reddito	16	14.526	32.300
Risultato netto d'esercizio		4.835.686	401.657

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Valori in unità di euro

	Nota	Periodo chiuso al	
		31.12.2022	31.12.2021
Risultato netto d'esercizio	29	4.835.686	401.657
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	31	3.555.383	(592.371)
Totale Conto economico complessivo dell'esercizio		8.391.069	(190.714)

SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Valori in unità di euro

	Nota	31.12.2022	31.12.2021
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	17	360.277.969	357.070.555
Attività immateriali	18	1.195.271.355	1.301.602.003
Partecipazioni	19	709.759.982	711.663.010
Diritti concessori finanziari non correnti	20	1.479.072.149	1.554.486.016
Altre attività finanziarie non correnti	21	488.055.363	419.899.423
Attività per imposte anticipate	22	180.426.111	192.224.581
Crediti tributari	23	2.743.698	2.438.302
Altre attività non correnti	24	879.628.219	948.140.077
Totale Attività Non Correnti		5.295.234.845	5.487.523.967
Rimanenze	25	13.559.048	11.546.954
Attività per lavori in corso su ordinazione	26	151.987.821	125.115.714
Diritti concessori finanziari correnti	20	2.035.242.384	1.598.632.094
Altre attività finanziarie correnti	21	195.377.737	124.678.546
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	27	220.500.368	388.259.310
Crediti commerciali	28	186.767.244	240.632.658
Altre attività correnti	24	1.559.320.685	1.265.091.035
Totale Attività Correnti		4.362.755.288	3.753.956.311
Totale Attività		9.657.990.133	9.241.480.277
Patrimonio Netto e Passività			
Capitale sociale	-	2.269.892.000	2.269.892.000
Riserve	-	488.973.898	488.953.815
Riserve di rivalutazione	-	553.301	(3.002.082)
Utili (Perdite) portati a nuovo	-	(314.777.585)	(314.777.585)
Utili (Perdite) d'esercizio	-	4.835.686	401.657
Totale Patrimonio Netto	29	2.449.477.299	2.441.467.804
Finanziamenti a medio/lungo termine	30	7.260.409	21.673.041
Benefici ai dipendenti	31	24.028.434	28.206.481
Fondi rischi e oneri	32	1.116.177.568	1.167.554.004
Acconti per opere da realizzare non correnti	33	1.348.358.239	1.157.173.147
Altre passività finanziarie non correnti	34	735.591.194	724.654.500
Passività per imposte differite	22	180.426.111	192.224.581
Totale Passività Non Correnti		3.411.841.955	3.291.485.753
Finanziamenti a breve termine e quota corrente	30	570.406.999	731.556.132
Acconti per opere da realizzare correnti	33	482.309.918	576.735.139
Altre passività finanziarie correnti	34	5.760.568	4.668.896
Debiti commerciali correnti	35	2.082.844.286	1.598.681.292
Altre passività correnti	36	655.349.107	596.885.260
Totale Passività Non Correnti		3.796.670.879	3.508.526.720
Totale Passività		7.208.512.834	6.800.012.473
Totale Patrimonio Netto e Passività		9.657.990.133	9.241.480.277

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO*Valori in unità di euro*

		Riserve								Riserve di rivalutazione	Totale Riserve			
	Capitale Sociale	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		Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 1° gennaio 2021	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)	486.544.102	(146.013.495)	(168.764.091)	2.441.658.517
Utile/(Perdita) d'esercizio											0		401.657	401.657
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuariali										(592.371)	(592.371)			(592.371)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente											0	(168.764.091)	168.764.091	0
Prelievo forzoso ex legge n. 208/2015 art. 1 comma 506											0			0
Aumento di capitale (riduzione di capitale)											0			0
Altri movimenti				2							2			2
Saldo al 31 dicembre 2021	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	284.858.638	122.875.447		(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(3.002.083)	485.951.733	(314.777.586)	401.657	2.441.467.804
Saldo al 1° gennaio 2022	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	284.858.638	122.875.447		(1.596.547.227)	1.590.000.000	(184.029.070)	(3.002.082)	485.951.733	(314.777.585)	401.657	2.441.467.804
Utile/(Perdita) d'esercizio											0		4.835.686	4.835.686
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuariali										3.555.383	3.555.383			3.555.383
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		20.083									20.083		(401.657)	(381.574)
Prelievo forzoso ex legge n. 208/2015 art. 1 comma 506											0			0
Aumento di capitale (riduzione di capitale)											0			0
Altri movimenti											0			0
Saldo al 31 dicembre 2022	2.269.892.000	4.444.669	267.371.441	284.858.638	122.875.447		(1.596.547.227)	1.590.000.000	(184.029.070)	553.301	489.527.198	(314.777.585)	4.835.686	2.449.477.299

RENDICONTO FINANZIARIO

Valori in unità di euro

	Nota	31.12.2022	31.12.2021
Utile/(perdita) di esercizio		4.835.686	401.657
Imposte sul reddito	16	(14.526)	(32.300)
(Proventi)/Oneri finanziari	12-13-14-15	(5.635.703)	(6.980.400)
Ammortamenti	10	171.507.191	167.122.502
Accantonamenti e svalutazioni	11-31-32	210.037.694	208.525.634
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	17-18	(12.631)	(326)
Variazione delle rimanenze	25	(2.012.095)	(848.154)
Variazione dei crediti commerciali e delle Attività per lavori in corso	26-28	29.524.310	(46.742.024)
Variazione dei debiti commerciali	35	482.491.263	73.818.334
Variazione delle altre passività	36	57.442.458	(86.151.077)
Variazione delle altre attività	24	(194.692.469)	(153.211.203)
(Utilizzi fondi rischi e oneri)	32	(60.250.317)	(45.067.303)
(Rilasci fondi rischi e oneri)	32	(203.109.738)	(257.925.949)
(Pagamento benefici ai dipendenti)	31	(21.321.893)	(19.673.915)
Proventi finanziari incassati/(oneri finanziari pagati)	12-13-14-15	(1.978.917)	(8.628.284)
(Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti di imposta rimborsati)	22-23	(305.396)	10.835.522
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	20-33	(264.436.552)	252.769.187
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA		202.068.366	88.211.901
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	17	(23.337.641)	(23.217.999)
Investimenti in attività immateriali	18	(26.381.499)	(28.273.640)
Investimenti al lordo dei contributi		(52.983.864)	(51.491.639)
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	17	60.579	26.732
Disinvestimenti		60.579	26.732
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		(52.923.285)	(51.464.907)
Canoni per leasing finanziario	34	(6.401.913)	(5.971.296)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	30	(14.412.633)	(14.269.580)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	30	(161.149.133)	135.454.112
Variazione delle altre attività finanziarie	21	(130.338.410)	5.080.090
Variazione delle altre passività finanziarie	34	(450.042)	(5.793.246)
Dividendi	12-29	(4.151.892)	6.601.148
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA		(316.904.023)	121.101.228
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		(167.758.942)	157.848.222
Disponibilità liquide a inizio periodo	27	388.259.310	230.411.088
Disponibilità liquide a fine periodo	27	220.500.368	388.259.310



[NOTE AL BILANCIO



1. PREMESSA

Anas S.p.A. (nel seguito anche la “Società”) è una Società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, Via Monzambano 10.

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

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 4 aprile 2023 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

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 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; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale-finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio “corrente/non corrente” con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle continuing operation da quello delle discontinued operation;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 37 - Gestione dei rischi finanziari.

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Si precisa, inoltre, che con il termine “corrente” 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 2021, a eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

3. PRINCIPALI PRINCIPI CONTABILI APPLICATI

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati 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 all'ampliamento, l'ammodernamento o il miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.



A2 'AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO', SVINCOLO DI MILETO

L’ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Le aliquote di ammortamento e le vite utili sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Impianti generici (elementi per tettoie e baracche, serbatoi e vasche, condutture, recinzioni, ponteggi in metallo – trasformatori – officina di manutenzione – impianti di trasporto interno, sollevamento)	10%
Impianti tecnologici	4%
Macchinari operatori e impianti specifici (macchinario per le costruzioni edili, di gallerie, pozzi, argini – compressori stradali ed altro macchinario per costruzioni di strade	15%
Fabbricati destinati all’industria	4%
Costruzioni leggere	10%
Altre opere d’arte (apparecchi di segnalazione, compressori, martelli pneumatici, semoventi, pale meccaniche)	25%
Officine meccaniche	10%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Mobili e macchine ordinarie d’ufficio	12%
Macchine d’ufficio elettromeccaniche e elettroniche compresi i computer e i sistemi telefonici elettronici	20%
Autoveicoli da trasporto (autoveicoli pesanti in genere, carrelli elevatori, mezzi di trasporto interno, ecc.)	20%
Autovetture, motoveicoli e simili	25%

Beni in leasing

INDIVIDUAZIONE

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, a ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un leasing. In particolare, un contratto contiene o rappresenta un leasing se trasferisce il diritto di controllare l’utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di

contratti contenenti più componenti, di natura leasing e non leasing, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del leasing inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un’opzione di rinnovo del contratto (“opzione di proroga” o *renewal option*), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione (“opzione di risoluzione” o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi, e ai contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

CONTABILIZZAZIONE SUCCESSIVA

Alla data di decorrenza del leasing, la Società rileva l’attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use* o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del leasing (*lease liability*), classificate nelle voci Altre Passività finanziarie correnti e non correnti. L’attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell’importo della valutazione iniziale della passività del leasing, rettificato dei pagamenti dovuti per il leasing effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell’attività sottostante o per il ripristino dell’attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al leasing ricevuti.

La passività del leasing viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il leasing non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell’attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del leasing o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* /IBR). I pagamenti dovuti per il leasing inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un’opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l’opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non

abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il leasing).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del leasing, ovvero il costo del leasing non rifletta il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le misurazioni della passività del leasing.

La passività del leasing, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il leasing derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del leasing viene rimisurata, il locatario procede a una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile (perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, la Società espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il leasing, se fossero di proprietà, e le passività del leasing tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del leasing costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle Attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile.

In particolare, nell'ambito della Società, sono identificabili le seguenti principali attività immateriali:

Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e i marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata. I costi delle licenze software, 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 spesati nel momento in cui sono sostenuti.

Si fa presente che, a seguito dell'approvazione del Contratto di Programma 2016-2020 si è proceduto nell'esercizio 2017 all'iscrizione della nuova Concessione determinando la relativa aliquota di ammortamento parametrata sull'attuale scadenza della Concessione (anno 2032). L'immobilizzazione immateriale iscritta, in base al principio contabile IAS 38, a seguito dell'apporto della nuova Concessione dal socio è stata valutata al *fair value*, con contropartita rappresentata da una Riserva di Patrimonio Netto di pari importo.

Diritti di brevetto e utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti e i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni. Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo, il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

In generale le aliquote di ammortamento utilizzate per le attività immateriali a vita utile definita sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	20%
Diritti di brevetti industriali e diritti opere d'ingegno	20%
Concessioni	6,25%
Marchi e diritti simili	20%
Altre immobilizzazioni materiali	20%

Il periodo e il metodo di ammortamento delle immobilizzazioni immateriali devono essere rivisti almeno a ogni chiusura di esercizio. Se la vita utile attesa dell'attività si rivela differente rispetto alle stime precedentemente effettuate, il periodo di ammortamento deve essere conseguentemente modificato.

Accordi per servizi in concessione

Secondo i principi contabili internazionali, nello specifico in base all'IFRIC 12 "Accordi per i servizi in concessione", Anas, nella sua veste di concessionario, non è esposta al rischio di domanda, e di conseguenza, i flussi finanziari previsti dall'accordo di concessione sono tali da permettere al concessionario di recuperare il proprio investimento/credito indipendentemente dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura. Per tale motivo è applicabile il modello contabile dell'attività finanziaria.

Gli accordi per servizi in concessione (Diritti concessori), in cui il concedente è un'entità del settore pubblico e il concessionario è un'entità del settore privato (*public-to-private*), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare, si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo;
- 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

La Società classifica i propri investimenti in partecipazioni in:

- imprese controllate: sulle quali l'impresa partecipante ha il potere di incidere sui rendimenti esercitando il proprio potere su tale entità;
- imprese a controllo congiunto: sulle quali è possibile esercitare un'influenza notevole, tale cioè da permettere di partecipare alle politiche finanziarie e gestionale della partecipata, pur in assenza di controllo (che si presume quando l'Assemblea ordinaria possa esercitare il 20% dei voti). La voce include anche le partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*);
- altre imprese: che non corrispondono a nessuno dei requisiti sopra indicati.

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

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede a una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore (*impairment*). Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

STRUMENTI FINANZIARI

Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia dal Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello

di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla Società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria stessa, o da entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. SPPI Test (*Solely Payment of Principal and Interest Test*) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (SPPI Test superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato CA;
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI);
- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL).

Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di business HTC Held To Collect);
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Attività finanziarie valutate al fair value through other comprehensive income (FVTOCI)

La Società non detiene tale categoria di attività finanziarie, nella quale rientrano tutte quelle per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di business HTC&S *Held To Collect and Sale*);
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI).

Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

Attività finanziarie valutate al fair value to profit e loss (FVTPL)

La Società non detiene tale categoria di attività finanziarie, nella quale rientrano tutte quelle non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI.

Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo.

Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento.

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' ('*expected credit loss*' o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre stage degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di leasing, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre stage in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- Stage 1: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da paramenti qualitativi (es. rating) e a eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in stage 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di default nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;
- Stage 2: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime* ECL). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;
- Stage 3: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di default, la Società ha individuato una segmentazione convenzionale in *cluster* omogenei in base alla tipologia di controparte:

- Pubblica Amministrazione: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi a essa riconducibili;
- Intercompany: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;

- Depositi: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- Crediti vs terzi: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto Investment Grade (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation*, bensì esse vengono allocate direttamente in stage 1 con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali step operativi:

- Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata a isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Finanziari: per ogni *cluster*, una volta definito lo stage di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Commerciali: per ogni *cluster*, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.

Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti

La Società, facendo seguito alle caratteristiche degli stage di merito creditizio evidenziati in precedenza, ha definito le metodologie di classificazione dei crediti sulla base dei seguenti parametri qualitativi e quantitativi:

- Riconoscimento di un significativo incremento del rischio di credito (passaggio da stage 1 a stage 2): presenza di concessioni sul credito, superamento dei limiti sui ritardi nel pagamento e variazione significativa della probabilità di insolvenza della controparte;
- Riconoscimento di evidenze oggettive di *impaired* (stage 3): superamento dei limiti sui ritardi nei pagamenti della controparte, significative difficoltà finanziarie del debitore (es. fallimento).

La Società ha deciso, inoltre, di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto Investment Grade (da AAA a BBB-), in virtù della quale i crediti vengono allocati direttamente in stage 1 con *provisioning* a 1 anno, a eccezione dei casi in cui il credito presenti ritardi eccessivi nei pagamenti.

Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti 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 IFRS9.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del 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 mentre il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Lavori in corso

Il lavoro su ordinazione è un contratto stipulato specificamente per la costruzione di un bene o di una combinazione di beni strettamente connessi o interdipendenti per ciò che riguarda la loro progettazione, tecnologia e funzione o la loro destinazione o utilizzazione finale.

Quando il risultato di un lavoro su ordinazione può essere stimato con attendibilità, i ricavi e i costi di commessa riferibili al lavoro su ordinazione devono essere rilevati rispettivamente come ricavo e costo in relazione allo stato di avanzamento dell'attività di commessa alla data di chiusura dell'esercizio. Una perdita attesa su un lavoro su ordinazione deve essere immediatamente rilevata come costo. La rilevazione dei ricavi e dei costi con riferimento allo stato di avanzamento di una commessa è definito metodo della percentuale di completamento. Secondo questo metodo, i ricavi di commessa sono associati ai costi di commessa sostenuti per giungere allo stato di avanzamento, imputando al prospetto di conto economico complessivo i ricavi, i costi e i margini che possono essere attribuiti alla parte di lavoro completato.

Quando è probabile che i costi totali di commessa eccederanno i ricavi totali di commessa, la perdita attesa deve essere immediatamente rilevata come costo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari

o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *"projected unit credit method"*.

Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

In 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 adempiute 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 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 *performace 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, ecc.). 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 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)*.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata, come nel caso dei trasporti eccezionali, se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

I contributi correlati a componenti di costo sono rilevati come ricavi, ma sono ripartiti sistematicamente tra gli esercizi in modo da essere commisurati al riconoscimento dei costi che intendono compensare. Il contributo correlato 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, ad 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 e è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio.

Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2022.

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

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

- IFRS 3 Business Combination: aggiorna il riferimento presente nell'IFRS 3 al *Conceptual Framework* nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard;
- IAS 16 Property, Plant and Equipment: non consente di dedurre dal costo dell'immobilizzazione l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che l'asset sia pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno rilevati a conto economico;
- IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: chiarisce quali voci di costo si devono considerare per valutare se un contratto sarà in perdita;
- Annual Improvements 2018-2020: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples* che accompagnano l'IFRS 16 Leases.

Le modifiche sono entrate in vigore dal 1° gennaio 2022. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente informativa finanziaria.

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

Amendments to IAS 1 Presentation of financial statement and IFRS Practice Statement 2: disclosure of accounting policies; and Amendments to IAS 8 Accounting policies, changes in accounting estimates and errors: definition of accounting estimates

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;
- Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.

Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12, lo standard sulle imposte, per precisare come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche si applicano dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'UE

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 – Defferal of effective Date

Nel 2020 e 2022 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 *Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current* con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine anche in presenza di covenant finanziari. Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2024.

Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback

In data 22 settembre 2022 lo IASB ha emesso *Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16)* con l'obiettivo di chiarire le modalità di valutazione e contabilizzazione delle operazioni di *sale and leaseback* per il venditore-locatario che soddisfano i requisiti dell'IFRS 15.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2024.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze.

I risultati finali delle poste di bilancio, per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, fra cui l'impatto della pandemia Covid-19, l'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti.

Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto

economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto, i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione delle stime stesse.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari. In particolare, tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione:

- della vita utile delle attività e dei corrispondenti ammortamenti;
- dei test di *impairment* delle attività della identificazione della *Cash Generating Unit* unica. Infatti, la Società basa la verifica della recuperabilità delle immobilizzazioni sulla somma dei flussi di reddito futuri generabili dall'intera Società, senza imporre la segmentazione per immobilizzazione/unità generatrice di cassa e il procedimento di attualizzazione;
- dei fondi per accantonamenti e delle corrispondenti attività per ristori da parte del MEF;
- dei benefici per dipendenti;
- dei *fair value* delle attività e passività finanziarie;
- della possibile svalutazione delle attività finanziari e non;
- della previsione di recupero delle attività finanziarie classificate nello stage 3;
- delle imposte anticipate e differite nonché della recuperabilità delle prime in base alle previsioni di redditi imponibili futuri.

Tali stime, inoltre, sono utilizzate per 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 a una perizia estimativa predisposta da un autorevole terzo professionista indipendente.

SETTORI OPERATIVI

Alla data della presente Relazione finanziaria la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.

4. RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Valori in migliaia di euro			
Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione	2.431.880	2.017.882	413.997
Corrispettivi di Servizio e Concessori	738.822	690.187	48.635
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	44.641	0	44.641
Contributi	121.209	107.933	13.276
Altri ricavi da contratto con i clienti	22.463	20.627	1.837
Totale	3.359.015	2.836.628	522.386

La voce maggiormente significativa è pari a 2.431.880 mila euro e rappresenta la quota di costi di costruzione sostenuti sulla rete stradale e autostradale in gestione ad Anas nell'esercizio 2022. La variazione in incremento, pari a 413.997 mila euro, è riferibile all'effetto combinato: (i) della rilevazione, per 7.232 mila euro, del ricavo a copertura dell'accantonamento effettuato per l'aggiornamento della stima del contenzioso lavori nella voce "Costi per Servizi" (ii) dell'incremento delle attualizzazioni per 10.326 mila euro e (iii) dell'incremento della produzione lavori per complessivi 396.439 mila euro.

La voce accoglie, anche, i ricavi per servizi di costruzione, relativi all'ex Fondo Centrale di Garanzia a copertura dei costi lavori contabilizzati nel periodo (11.254 mila euro).

Di seguito il dettaglio delle voci Corrispettivi di Servizio e Concessori, Corrispettivi da pedaggio A24 A25, Contributi e Altri ricavi da contratto con i clienti:

Valori in migliaia di euro			
Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Canone di concessione L. 296/06, comma 1020	31.215	29.327	1.888
Integrazione Canone annuo art. 19 c. 9 bis L. 102/09	664.043	617.954	46.089
Royalties per concessioni su Autostrade	20.878	17.840	3.037
Canoni per licenze e concessioni su Strada Statale	22.687	25.066	(2.379)
Totale corrispettivi di Servizio e Concessori	738.822	690.187	48.635
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	44.641	0	44.641
Contributo DL 24/2020 c.d. Rilancio	2.339	11.469	(9.131)
Contributo DL 73/2021 c.d. Sostegni-bis	17.613	30.172	(12.559)
Contributo DL 4/2022 c.d. Sostegni-ter	1.126	66.291	(65.165)
Contributo DL 179/2022	96.979	0	96.979
Contributo MIMS Rincaro Prezzi	3.152	0	3.152
Totale Contributi	121.209	107.933	13.276
Proventi per trasporti eccezionali	10.361	6.886	3.475
Proventi per canoni di pubblicità su Strada Statale	5.489	5.093	396
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	6.521	8.595	(2.074)
Altri	92	53	39
Totale altri ricavi da contratto con i clienti	22.463	20.627	1.837
Totale	927.135	818.746	108.389

La voce "Corrispettivi di servizio e concessori" pari a 738.822 mila euro è relativa a:

- Canone di concessione L. 296/2006, comma 1020, per 31.215 mila euro, che rappresenta la stima dei ricavi spettanti ad Anas per l'esercizio 2022, 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 664.043 mila euro, che accoglie, a partire dal 5 agosto 2009, l'integrazione del canone annuo corrisposto direttamente ad Anas S.p.A. (comma 1020 L. 296/2006) come richiamato nell'art. 19 comma 9 bis della Legge 102/2009;
- Royalties per concessioni lungo la rete stradale, per 20.878 mila euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente per la ripresa della circolazione stradale;
- Canoni per licenze e concessioni sulle strade in gestione, per 22.687 mila euro, che accoglie i ricavi derivanti dalle licenze e concessioni per gli accessi alle strade di competenza Anas.

La voce "Corrispettivi da pedaggio A24 A25", pari a 44.641 mila euro, accoglie principalmente i ricavi per pedaggio realizzati sulla tratta autostradale A24 A25 in gestione temporanea ad Anas da agosto 2022 per effetto della Legge n. 108 del 5 agosto 2022 "disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile".

La voce "Contributi", pari a 121.209 mila euro, si riferisce:

- per 3.465 mila euro alla quota di reversal di competenza dell'esercizio dell'attualizzazione dei contributi previsti: (i) dall'art. 214 del D.L. 24 del 2020, a compensazione dei minori incassi registrati nel 2020 e derivanti da integrazione canone annuo e comma 1020 (2.339 mila euro) e (ii) dall' art. 25 bis del D.L. Sostegni Ter del 2021, che ha previsto "Disposizioni urgenti per la funzionalità di Anas S.p.A. in ragione dell'emergenza Covid-19, dell'incremento dei costi per l'illuminazione pubblica e della ridefinizione della rete stradale nazionale" (1.126 mila euro);
- per 3.152 mila euro alla quota di contributo riconosciuto dal MIT per la manutenzione ricorrente a fronte del rincaro dei prezzi;
- per 17.613 mila euro alla quota di contributo di competenza dell'esercizio 2022 determinata per un importo pari ai costi sostenuti per l'assunzione, con contratti a tempo determinato, di personale in possesso di alta specializzazione nei settori dell'ingegneria, dell'impiantistica, dell'elettrotecnica e della manutenzione delle infrastrutture stradali al fine di assicurare l'attività di manutenzione e ispezione della intera rete stradale in accordo con quanto disciplinato dal D.L. Sostegni bis - art. 72 comma 2 "Disposizioni urgenti per la funzionalità di Anas S.p.A.";
- per 96.979 mila euro DL 179/2022 – «Misure urgenti in materia di accise sui carburanti e di sostegno agli enti territoriali e ai territori delle Marche colpiti da eccezionali eventi meteorologici» all'Art. 2 Misure di sostegno per fronteggiare i costi dell'energia, che al comma 5 prevede: È autorizzata per l'anno 2022 a favore dell'Anas S.p.A. la spesa di 176 milioni di euro di cui:
 - 125 milioni di euro per il 2022, da destinare alla compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti dall'Anas S.p.A. per l'illuminazione pubblica delle strade nell'anno 2022, nelle more dell'adozione da parte della società di adeguate misure di efficientamento energetico per la compensazione degli oneri degli anni successivi;

- 51 milioni di euro per l'anno 2022, da destinare alla copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, e trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana ad Anas S.p.A. per l'anno 2022.

Nello specifico, l'ammontare del contributo è stato determinato per un importo pari ai costi sostenuti da Anas per le finalità stabilite dall'art. 2 comma 5, pari a: a) Illuminazione per 60.879 mila euro e b) Strade di rientro per 36.100 mila euro. Si precisa che l'importo relativo all'illuminazione è stato nettato di 8.482 mila euro per effetto del credito d'imposta maturato ai sensi del D.L. n. 21 del 21 marzo 2022, art. 3 e del D.L. n. 115 9 agosto 2022, art. 6.

La voce "Altri ricavi da contratto con i clienti", pari a 22.463 mila euro, in leggero incremento rispetto all'esercizio precedente (20.627 mila euro), accoglie principalmente i ricavi per trasporti eccezionali pari a 10.361 mila euro e per canoni di pubblicità su strade statali pari a 5.489 mila euro.

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	
	31.12.2022	31.12.2021
Nazionale	3.236.265	2.725.820
UE	616	586
Extra UE	924	2.290
Totale Ricavi da contratti con i clienti	3.237.806	2.728.696
Linee di prodotti/Tipologia di clienti		
Ricavi per servizi di costruzione	2.431.880	2.017.882
Canone di concessione annuo L. 296/06	31.215	29.327
Integrazione canone annuo art. 19 c. 9	664.043	617.954
Royalties per concessione su Autostrade	20.878	17.840
Trasporti eccezionali	10.361	6.886
Pubblicità	5.489	5.093
Commesse estere	162	2.273
Canoni di licenze e concessioni	22.687	25.066
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	44.641	-
Altri ricavi	6.451	6.375
Totale Ricavi da contratti con i clienti	3.237.806	2.728.696
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	55.002	6.886
Servizi trasferiti nel corso del tempo	3.182.804	2.721.810
Totale Ricavi da contratti con i clienti	3.237.806	2.728.696
Totale Altri ricavi vendite e prestazioni	121.209	107.933
Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.359.015	2.836.628

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

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Crediti per contratti con i clienti inclusi nei "Crediti commerciali non correnti/correnti"	161.262	140.118	21.143
Crediti per contratti classificati nei "Diritti concessori correnti/non correnti"	3.514.315	3.153.118	361.196
Attività da contratto	151.988	125.116	26.872

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

	Attività da contratto
Saldo al 31.12.2021	125.116
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	64.384
Altre variazioni	(37.512)
Saldo al 31.12.2022	151.988

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 adempiute (o parzialmente adempiute) alla data del presente documento.

Valori in migliaia di euro

Denominazione	2023	2024	2025	2026	2027-2032	Totale
Nuove Opere e Manutenzioni Straordinarie	2.359.552	2.988.269	4.164.252	6.618.453	33.353.290	49.483.816
Manutenzione Ordinaria Esterna Anas	324.745	298.911	287.212	286.840	1.735.199	2.932.908
Manutenzione Ordinaria Esterna A24-A25	95.197	-	-	-	-	95.197

5. ALTRI RICAVI

Gli Altri ricavi, pari a 45.521 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	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Locazioni beni strumentali e pertinenze SS e AS	1.394	1.410	(16)
Penali attive	6.643	3.554	3.088
Rimborsi assicurativi	5.564	5.356	208
Proventi diversi	31.920	42.403	(10.482)
Totale	45.521	52.722	(7.201)

Le principali variazioni del periodo sono imputabili: (i) alla voce "Penali attive" pari a 6.643 mila euro, che ha subito un incremento di 3.088 mila euro, derivante principalmente delle somme recuperate nel periodo (ii) alla voce "Proventi diversi" pari a 31.920 mila euro che si riferisce principalmente a Rimborsi di spese istruttorie e sopralluoghi e proventi da escussione di polizze fidejussorie e presenta un decremento prevalentemente connesso a due eventi dell'esercizio precedente aventi natura non ricorrente.



LAZIO, VEICOLO ANAS SULLA STRADA STATALE 148 'PONTINA'

6. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI

La voce è così dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Materie prime di consumo	3.312	6.359	(3.047)
Carbolubrificanti e combustibili	7.445	6.571	875
Totale	10.758	12.930	(2.172)

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 combustili, per un importo pari a 10.758 mila euro che ha subito un decremento di 2.172 mila euro soprattutto per effetto del minor acquisto di materiale antinfortunistica.

7. COSTI PER SERVIZI

La voce, pari a 2.698.500 mila euro, è così dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Servizi propri			
Manutenzione ordinaria su beni propri e di terzi	14.148	11.902	2.246
Servizi di pulizia e di vigilanza	2.939	2.977	(38)
Servizi immobiliari e utenze	14.352	10.338	4.014
Assicurazioni	17.032	15.446	1.585
Consulenze tecniche e rimborsi spese	311	58	253
Altre spese	56.372	38.182	18.190
Godimento di Beni di Terzi	2.684	1.915	769
Servizi di gestione – infrastruttura stradale			
Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas	327.194	272.633	54.560
Lavori per opere sulla rete regionale	62.611	38.709	23.901
Accantonamenti / (Rilascio) Fondo Rischi Contenzioso	(22.612)	17.322	(39.934)
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	2.223.470	1.847.290	376.180
Totale	2.698.500	2.256.773	441.727

La voce maggiormente significativa è rappresentata dai “Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale” che è pari 2.223.470 mila euro (di cui 11.254 mila euro per lavori di competenza dell'ex FCG) e che registra un incremento di 376.180 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di:

- maggiori oneri su contenzioso per 7.232 mila euro, dovuti ad un accantonamento che trova la corrispondente contropartita a copertura del costo nella voce “Ricavi per servizi di costruzione”;

- maggiori lavori di manutenzione straordinaria e nuove opere effettuati nell'esercizio su strade in gestione, pari a 374.136 mila euro;
- minori oneri, per 5.188 mila euro, derivanti dall'attualizzazione di diritti concessori e acconti.

La voce “Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas”, che presenta un saldo di 327.194 mila euro, comprende i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture stradali e autostradali nella loro normale funzionalità e attengono a manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, interventi di sicurezza e pulizia, manutenzione della pavimentazione, sgombero neve, appaltati all'esterno. L'andamento crescente di tale tipologia di costi, che mostra un incremento di 54.560 mila euro rispetto all'esercizio precedente, è principalmente dovuto ad un significativo aumento dei costi per illuminazioni gallerie e rete viaria, per 50.847 mila euro, nonché alla rilevazione di costi di manutenzione ordinaria sulle autostrade A24 A25 in gestione temporanea, per 19.762 mila euro.

La voce “Accantonamento rilascio Fondo rischi per Contenzioso”, si riduce di 39.934 mila euro, a seguito della variazione di stima rispetto agli accantonamenti effettuati nei precedenti esercizi e all'evoluzione dei contenziosi ancora in essere.

La voce “Lavori per opere sulla rete regionale” presenta un incremento di 23.901 mila euro scaturito da maggiori costi sostenuti nell'esercizio per interventi sulla rete regionale come da convenzioni stipulate con gli Enti Locali.

La voce “Altre spese” ammonta a 56.372 mila euro e presenta un incremento di 18.190 mila euro rispetto all'esercizio precedente, prevalentemente imputabile all'incremento delle spese legali per 4.325 mila euro e alla rilevazione dei costi per servizi afferenti la gestione temporanea delle autostrade A24 A25 e relativi: i) per 12.810 mila euro all'avalimento delle prestazioni del personale di Strada dei Parchi dalla data del subentro al 31 dicembre 2022, ai sensi dell'art. 7 ter del D. L. n. 68/2022; (ii) per 7.502 mila euro agli oneri per integrazione canone art.19 e canone comma 1020 spettanti ad Anas per complessivi 6.123 mila euro; (iii) al comma 1020 spettante ad Anas e al MIT, per 1.378 mila euro.

La voce “Costi per godimento di beni di terzi” ammonta a 2.684 mila euro e accoglie anche i costi relativi ai leasing di breve termine (inferiori ai 12 mesi), i leasing di modesto valore (inferiori o pari a 10.000 euro), nonché i costi relativi ai pagamenti variabili non inclusi nella valutazione delle passività del leasing. La variazione in incremento di 769 mila euro deriva principalmente dall'effetto combinato di: (i) incremento dei costi per noleggio di macchinari e attrezzature per 1.191 e (ii) decremento dei noleggi di autovetture di servizio e automezzi per 564 mila euro.

8. COSTO DEL PERSONALE

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Personale a ruolo			
Salari e stipendi	333.846	323.392	10.454
Oneri sociali	107.000	102.827	4.173
Altri costi personale a ruolo	10.031	5.212	4.819
TFR dirigenti	1.867	1.773	95
TFR quadri e impiegati	18.330	16.864	1.466
Personale Autonomo e Collaborazioni			
Salari e stipendi	108	210	(102)
Oneri sociali	0	0	0
Altri costi			
Altri costi del personale	2.037	6.528	(4.492)
Totale	473.219	456.807	16.413

Nel corso del 2022 la voce registra complessivamente un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 16.413 mila euro (di cui salari e stipendi per 10.454 mila euro e oneri sociali per 4.173 mila euro), dovuto principalmente all'aumento della forza media impiegata nel periodo. In particolare, si è registrato un aumento del personale a Tempo Determinato per effetto delle previsioni del DL Sostegni Bis che ha autorizzato Anas ad assumere risorse nelle aree tecniche a fronte di un contributo statale per i costi effettivamente sostenuti.

La voce "Altri costi del personale", invece, subisce un decremento per 4.492 mila euro imputabile a un minor accantonamento del contenzioso giuslavoristico nonché a una diversa allocazione dell'incentivo all'esodo classificato negli Altri Costi del personale a Ruolo.

La voce include i costi relativi all'Ex Fondo Centrale di Garanzia, in particolare costi imputati direttamente sul relativo centro di costo riferiti al personale diretto (56 mila euro) e indiretto (30 mila euro).

9. ALTRI COSTI OPERATIVI

La voce, pari a 18.601 mila euro, è di seguito dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Altre imposte e tasse	4.533	2.425	2.108
Imposte e tasse	8.868	7.933	935
Perdite su crediti	18	1.618	(1.600)
Minusvalenze	44	24	20
Riattribuzione risultato di gestione Ex FCG	606	1.290	(684)
Altro	4.532	2.187	2.345
Totale	18.601	15.478	3.124

La voce registra una variazione netta in incremento di 3.124 mila euro dovuta principalmente all'effetto combinato (i) dell'incremento per 2.108 mila euro di altre imposte e tasse su lavori, (ii) della minore "Riattribuzione del risultato di gestione del Fondo Centrale di Garanzia" per 684 mila euro, (iii) della riduzione delle perdite su crediti per 1.600 mila euro connessa a stralci dell'esercizio precedente aventi natura non ricorrente e (iv) dell'aumento della voce "Altro" che accoglie i contributi consortili per 1.855 mila euro.

10. AMMORTAMENTI

La voce è di seguito dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	132.712	130.818	1.895
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	38.795	36.305	2.490
Totale	171.507	167.123	4.385

La voce, pari a 171.507 mila euro, include l'ammortamento di competenza dell'esercizio, delle immobilizzazioni immateriali, pari a 132.712 mila euro, riferibile per 99.375 mila euro alla "concessione", il cui ammortamento è a quote costanti in 16 anni in base all'attuale durata della Convenzione di Concessione, e l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali, pari a 38.795 mila euro, entrambi in lieve incremento rispetto al precedente esercizio.

11. SVALUTAZIONI E PERDITE (RIPRESE) DI VALORE

La voce al 31 dicembre 2022 ammonta a 32.765 mila euro ed è principalmente imputabile all'accantonamento del Fondo IFRS 9 per le voci (i) crediti commerciali per 31.366 mila euro (a seguito della svalutazione del 100% dei crediti commerciali verso Strada dei Parchi e dei crediti verso AIE) e (ii) diritti finanziari concessori per 1.356 mila euro (imputabile al significativo incremento dei diritti concessori rilevati nel corso dell'esercizio).

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Svalutaz. dei crediti compresi nell'attivo circolante	32.778	(13.155)	45.934
Svalutazione disponibilità liquide	(13)	7	(21)
Totale	32.765	(13.148)	45.913

12. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI

I proventi da partecipazioni, pari a 34.908 mila euro (6.601 mila euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono principalmente ai dividendi 2021 della Società collegata Traforo del Monte Bianco (3.770 mila euro) e alla destinazione degli utili di esercizio riportati a nuovo nel decennio 2007-2017 dalla medesima Società, ripartiti tra i soci a titolo di c.d. superbenefici e incassati nel mese di gennaio 2023 (31.019 mila euro), a seguito dell'accordo transattivo raggiunto nel mese di dicembre 2022.

13. ALTRI PROVENTI FINANZIARI

Il dettaglio degli altri proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Interessi attivi su c/c bancari e postali	53	4	49
Interessi attivi da Canone Strada dei Parchi	15.730	28.161	(12.431)
Proventi finanziari diversi	3.011	1.805	1.206
Utili su cambi	2.005	1.979	26
Totale	20.799	31.949	(11.150)

La voce presenta un saldo di 20.799 mila euro, composto principalmente (i) dagli interessi attivi, pari a 15.730 mila euro, dovuti dalla Società Strada dei Parchi per effetto della rateizzazione del prezzo della Concessione e calcolati fino a luglio 2022 (data di entrata in vigore della norma che ha revocato la Concessione della gestione delle autostrade A24 A25 affidandola temporaneamente ad Anas) e (ii) "Proventi finanziari diversi" pari a 3.011 mila euro include per 1.783 mila euro interessi legali (maturati fino a luglio 2022) anch'essi dovuti dalla società Strada dei Parchi a fronte del posticipo delle rate degli anni dal 2015 al 2018 e per 696 mila euro interessi maturati nel periodo sui certificati di deposito riferibili all'ex Fondo Centrale di Garanzia.

14. ONERI SU PARTECIPAZIONI

La voce presenta un saldo di 5.442 mila euro (3.740 mila euro al 31 dicembre 2021) e si riferisce all'adeguamento del valore delle partecipazioni possedute in AIE per 5.065 mila euro, in Anas Concessioni Autostradali S.p.A. in liquidazione per 222 mila euro, in Autostrade del Lazio S.p.A. in liquidazione per 155 mila euro in base ai risultati rilevati dalle partecipate rispettivamente al 31 dicembre 2021 e nel bilancio iniziale di liquidazione al 7 febbraio 2022, come meglio dettagliato nella successiva Nota 19 - Partecipazioni.

15. ALTRI ONERI FINANZIARI

Il dettaglio degli altri oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Interessi passivi su c/c bancari e postali	2.330	2.382	(51)
Altri interessi e oneri finanziari	40.390	14.488	25.902
Oneri finanziari verso altri	2	137	(135)
Interessi passivi da leasing	287	83	204
Perdite su cambi	1.564	914	650
Svalutazione altre attività finanziarie	56	9.826	(9.770)
Totale	44.630	27.830	16.800

La voce presenta un saldo di 44.630 mila euro e un incremento netto, rispetto all'anno precedente di 16.800 mila euro derivante principalmente:

- dall'incremento della voce "Altri interessi e oneri finanziari" per 25.902 mila euro dovuto sia al maggior accantonamento dell'esercizio, rispetto al 2021, al fondo rischi e oneri inerenti (i) la gestione finanziaria relativa prevalentemente all'aggiornamento di stima degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione (circa 9.424 mila euro) e (ii) il rischio finanziario relativo alle garanzie prestate al comparto bancario per le iniziative di business intraprese all'estero (Russia) dalla controllata Anas International Enterprise (circa 12.550 mila euro), sia alla rilevazione di oneri finanziari per 13.081 mila euro a fronte dell'attualizzazione del credito netto verso Strada dei Parchi, per il cui trattamento si rinvia alla Nota 21 - Altre Attività finanziarie correnti e non correnti;
- dal decremento della voce "Svalutazione altre attività finanziarie" per 9.770 mila euro, che nello scorso esercizio accoglieva l'adeguamento del fondo svalutazione del credito in essere verso Strada dei Parchi.

16. IMPOSTE SUL REDDITO

L'adozione del regime di consolidato consente ad Anas di compensare, ai fini IRES, la propria perdita fiscale con gli imponibili positivi trasferiti al consolidato dalle consolidate Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. e Anas International S.p.A.

Al 31 dicembre 2022 Anas ha stimato una perdita fiscale ai fini IRES pari a 2.529.458 mila euro e un valore della produzione IRAP negativo, pertanto, non sono state contabilizzate imposte correnti, in linea con gli esercizi precedenti.

La voce "Imposte sul reddito", pari a 15 mila euro, è composta dal provento da Consolidamento fiscale di QMU S.p.A. mentre AIE S.p.A. ha registrato una perdita fiscale. Rispetto al precedente esercizio tale voce registra un decremento pari a 17 mila euro.

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). Questa norma, che stabilisce l'irrelevanza fiscale dei contributi in conto impianti e la deducibilità degli ammortamenti, consente ad Anas di chiudere costantemente in perdita fiscale con conseguente trasferimento della medesima al regime di tassazione di gruppo. Tale regime di favore ha mantenuto la sua validità anche dopo il passaggio ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, come precisato dall'Agenzia delle Entrate nella risposta del 15 luglio 2019 all'istanza di interpello presentato da Anas il 31 ottobre 2018.

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Proventi da adesione cors. fiscale	(15)	(32)	17
Totale	(15)	(32)	17

Nella tabella che segue, i dettagli del provento da consolidamento, non imponibile (ai fini IRES e IRAP), calcolato applicando l'aliquota vigente IRES del 24%, di cui all'art. 77 del TUIR, ai singoli imponibili, così come previsto dal regolamento di consolidamento vigente tra le parti.

Valori in migliaia di euro

Società	Imposta	Importo
QMU	IRES	15
Totale provento da consolidamento	-	15
Rettifiche provento da consolidamento anni precedenti	IRES	-
TOTALE PROVENTO POST RETTIFICHE	-	15
Rilascio Fondo Rischi	-	-
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	-	15

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES nei due esercizi a confronto:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022		31.12.2021	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	4.836	-	402	-
Totale imposta sul reddito	15	-	32	-
Utile ante imposte	4.821	-	369	-
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)	1.157	24%	89	24%
Minori imposte				
Rigiro deduzioni manutenzioni ex art. 107 TUIR	255.136	-	237.343	-
Proventi da consolidato fiscale	15	-	32	-
Rivalutazione partecipazione	119	-	-	-
Dividendi da partecipazioni	34.601	-	6.271	-
Altre variazioni in diminuzione	5.058.069	-	4.358.648	-
Totale	5.347.940	-	4.602.294	-
Maggiori imposte				
Accantonamento ai fondi	31.398	-	28.519	-
Svalutazione partecipazioni	5.286	-	3.740	-
Spese manutenzione ex art. 107 TUIR	327.194	-	272.633	-
Ammortamenti	2.776	-	3.350	-
Imposte indeducibili	1.950	-	5.651	-
Altre variazioni in aumento	2.445.043	-	2.101.904	-
Totale	2.813.647	-	2.415.798	-
Totale imponibile IRES	(2.529.457)	-	(2.186.095)	-
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-	-	-	-
IRAP	-	-	-	-
Imposte estere	-	-	-	-
Differenza su stima imposte anni precedenti	-	-	-	-
Totale fiscalità differita	-	-	-	-
Proventi da consolidato fiscale	15	-	32	-
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	15	-	32	-



17. IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2022 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Valori in migliaia di euro

	Fabbricati	Terreni	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	333.417	67.466	85.591	38.272	163.943	3.499	692.187
F.do amm.to	(135.794)	-	(24.605)	(32.885)	(129.396)	-	(322.679)
Consistenza al 01.01.2021	197.623	67.466	60.985	5.388	34.547	3.499	369.508
Investimenti	4.001	67	1.803	9.264	8.495	78	23.708
Passaggi in esercizio	4	-	-	18	-	-	23
Ammortamenti	(17.498)	-	(3.825)	(1.804)	(13.178)	-	(36.305)
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	-	(468)	-	(468)
Altri Movimenti	(3.050)	-	-	-	(42)	-	(3.092)
Riclassifiche Fondo	3.210	-	1	(3)	488	-	3.696
Totale variazioni	(13.332)	67	(2.020)	7.475	(4.705)	78	(12.437)
Costo storico	334.372	67.533	87.394	47.554	171.928	3.577	712.359
F.do amm.to	(150.082)	-	(28.429)	(34.691)	(142.086)	-	(355.288)
Consistenza al 01.01.2022	184.291	67.533	58.965	12.863	29.841	3.577	357.070
Investimenti	21.913	16	1.681	6.212	12.184	-	42.005
Ammortamenti	(17.917)	-	(3.985)	(2.922)	(13.971)	-	(38.795)
Alienazioni e dismissioni	-	-	-	(50)	(5.925)	-	(5.975)
Riclassifiche costo storico	(10.364)	-	-	-	(3.261)	-	(13.625)
Riclassifiche Fondo	10.403	-	-	50	9.144	-	19.598
Totale variazioni	4.034	16	(2.304)	3.290	(1.829)	-	3.207
Costo storico	345.921	67.549	89.075	53.716	174.925	3.577	734.763
F.do amm.to	(157.596)	-	(32.413)	(37.563)	(146.913)	-	(374.486)
Consistenza al 31.12.2022	188.325	67.549	56.661	16.153	28.012	3.577	360.278

Fabbricati

La voce presenta un saldo di 188.325 mila euro, e accoglie il valore degli uffici tecnici e degli immobili di proprietà di Anas per 168.463 mila euro e il valore del diritto d'uso dei fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16 per 19.862 mila euro. Gli investimenti effettuati al 31 dicembre 2022, pari a 21.913 mila euro riguardano interventi di manutenzione straordinaria su immobili, di cui 17.774 mila euro relativi ai fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16. Gli ammortamenti del periodo sono pari a 17.917 mila euro, di cui 5.166 mila euro relativi ai Fabbricati rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

Terreni

Il valore dei terreni al 31 dicembre 2022 ammonta a 67.549 mila euro, e presenta un incremento di 16 mila euro dovuto al pagamento del saldo per un'acquisizione effettuata dalla Struttura Territoriale dell'Abruzzo.

Impianti e macchinari

La voce presenta un saldo di 56.661 mila euro e si riferisce prevalentemente alla dotazione impiantistica dei Compartimenti, di cui 35 mila euro relativi ad impianti e macchinari in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16.

La variazione in diminuzione pari a 2.304 mila euro scaturisce dall'effetto combinato dell'acquisizione di nuovi impianti e macchinari per 1.681 mila euro e dell'ammortamento di periodo pari a 3.985 mila euro.

Attrezzature industriali e commerciali

La voce presenta un saldo di 16.153 mila euro e si riferisce ad attrezzature presenti nei Compartimenti per lo svolgimento di specifiche attività. La quota di ammortamento per l'anno 2022 è pari a 2.922 mila euro.

Altri beni

La voce presenta un saldo pari a 28.012 mila euro, di cui 714 mila euro relativi al valore del diritto d'uso degli altri beni rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16, e accoglie principalmente il valore di mobili, macchine d'ufficio e autovetture acquistate dall'Anas e alle spese di manutenzione straordinaria inerenti immobili di terzi.

Gli investimenti del periodo, pari a 12.184 mila euro, si riferiscono principalmente ai costi sostenuti per nuove acquisizioni (in particolare di autoveicoli da trasporto e automezzi), mentre gli ammortamenti del periodo sono pari a 13.971 mila euro, di cui 943 mila euro relativi ai beni rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2022, le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

Diritti di Utilizzo di Beni in Leasing

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso del 2022:

Valori in migliaia di euro

	Diritti d'uso Fabbricati	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Altri beni	Totale
Costo storico	17.345	-	3.401	20.746
F.do amm.to	(5.762)	-	(1.789)	(7.551)
Consistenza al 01.01.2021	11.583	-	1.613	13.195
Acquisizione per nuovi contratti	359	-	131	490
Ammortamenti	(4.887)	-	(945)	(5.832)
Altri movimenti	(3.050)	-	(42)	(3.092)
Riclassifiche Fondo	3.210	-	46	3.256
Totale variazioni	(4.368)	-	(809)	(5.177)
Costo storico	14.654	-	3.491	18.145
F.do amm.to	(7.439)	-	(2.687)	(10.126)
Consistenza al 01.01.2022	7.215	-	804	8.019
Acquisizione per nuovi contratti	17.774	46	847	18.668
Ammortamenti	(5.166)	(12)	(943)	(6.120)
Riclassifiche Costo Storico	(10.364)	-	(3.261)	(13.625)
Riclassifiche Fondo	10.403	-	3.267	13.670
Totale variazioni	12.648	35	(90)	12.592
Costo storico	22.064	46	1.077	23.187
F.do amm.to	(2.202)	(12)	(363)	(2.577)
Consistenza al 31.12.2022	19.862	35	714	20.611

Le acquisizioni dell'esercizio, pari a 18.668 mila euro, si riferiscono principalmente alla sottoscrizione del contratto di locazione della porzione immobiliare sita in Via Luigi Pianciani,16 a Roma e dei nuovi uffici del compartimento di Bologna.

Le passività di leasing e i loro movimenti durante l'anno sono riportati nella tabella che segue.

Valori in migliaia di euro

Movimentazioni delle passività per leasing	2022
Passività del leasing 01.01.2022	7.636
Iscrizione di nuovi diritti d'uso	18.668
Rilevazione Oneri finanziari	287
Pagamenti	(6.402)
Altre Variazioni	45
Passività del leasing 31.12.2022	20.234

Gli impatti a conto economico dell'esercizio sono, invece, riportati nella tabella che segue:

Valori in migliaia di euro

Impatti a Conto Economico	2022
Ammortamenti dei diritti d'uso	(6.120)
Interessi passivi sulle passività del leasing	(287)
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16	(1.483)
Totale Impatti a Conto Economico	(7.890)

18. ATTIVITÀ IMMATERIALI

Di seguito è esposto il prospetto delle attività immateriali a inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse.

Valori in migliaia di euro

	Costi di sviluppo	Dir. di brev. Ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale
Costo storico	2.004	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 01.01.2021	178	29.189	1.192.500	31.327	150.972	1.404.167
Investimenti	-	9.522	-	16.585	2.167	28.274
Passaggi in esercizio	-	2.867	-	(9.398)	6.509	(23)
Ammortamenti	(64)	(14.020)	(99.375)	-	(17.358)	(130.818)
Riclassifiche e svalutazioni Fondo	-	-	-	-	2	2
Totale variazioni	(64)	(1.631)	(99.375)	7.187	(8.681)	(102.565)
Costo storico	2.004	199.612	1.590.178	38.513	262.694	2.093.001
F.do amm.to	(1.890)	(172.053)	(497.053)	-	(120.403)	(791.399)
Consistenza al 01.01.2022	114	27.559	1.093.125	38.513	142.291	1.301.602
Investimenti	-	10.228	-	13.679	2.474	26.381
Passaggi in esercizio	-	9.296	-	(9.335)	39	0
Ammortamenti	(59)	(15.639)	(99.375)	-	(17.639)	(132.712)
Totale variazioni	(59)	3.885	(99.375)	4.345	(15.127)	(106.331)
Costo storico	2.004	219.135	1.590.178	42.858	265.207	2.119.383
F.do amm.to	(1.948)	(187.692)	(596.428)	-	(138.043)	(924.111)
Consistenza al 31.12.2022	56	31.443	993.750	42.858	127.164	1.195.271

Costi di sviluppo

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2022, ammonta a 56 mila euro ed è relativo all'attività di sviluppo nel processo di studio e implementazione del progetto BIM (*Building Information Modeling*). La quota di ammortamento è pari a 59 mila euro.

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

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2022, è pari a 31.443 mila euro. L'incremento del periodo, pari a 3.885 mila euro, è costituito principalmente dai costi relativi alla manutenzione e assistenza specialistica del software relativo ai sistemi informativi di Anas.

Gli investimenti realizzati sono stati pari a 10.228 mila euro e i passaggi in esercizio sono stati pari a 9.296 mila euro. L'ammortamento del periodo è di 15.639 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 993.750 mila euro, il cui valore è stato rilevato a seguito della mutata configurazione del Contratto di Programma (CdP) 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 innovazione 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".

Relativamente agli aggiornamenti sul prolungamento della durata della Concessione così come

previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296, come noto nel 2020, il MEF, di concerto con il MIT, avevano concordato di avviare un'istruttoria tecnica finalizzata all'estensione di 20 anni della durata dell'attuale Concessione.

Nel corso dei primi mesi del 2021 il Tavolo tecnico appositamente convocato e coordinato dal MIT, relativo all'istruttoria sopra indicata, si è riunito più volte e, nell'ambito dei suoi lavori, ha sottoposto attraverso lo stesso ministero una richiesta di parere all'Avvocatura dello Stato riguardo la questione relativa alla possibilità di dare seguito all'estensione, a legislazione vigente, della durata dell'attuale Concessione. Il 18 giugno 2021, in risposta alla richiesta del MIT, è stato rilasciato da parte dell'Avvocatura un parere che, nel ritenere da un lato impossibile procedere, alla luce della giurisprudenza europea in materia di concessioni autostradali, alla proroga diretta della Concessione in questione sulla base della legislazione vigente, tuttavia, dall'altro, ha considerato astrattamente percorribile tale ipotesi, nel caso in cui fosse stato implementato un modello societario con separazione contabile tra attività pubblicistiche e privatistiche, previa acquisizione del parere dei competenti servizi della Commissione Europea.

Il 9 novembre 2021, è stato quindi pubblicato il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (cd. DL infrastrutture e trasporti), che tra le altre, sulla base di quanto disposto dall'art. 2 commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies, prevede in estrema sintesi:

- la costituzione di una Società 100% MEF e *in house* MEF/MIT, volta ad acquisire le partecipazioni di Anas in società concessionarie di autostrade statali a pedaggio con il mandato di gestire queste ed eventualmente altre concessionarie analoghe e, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, il trasferimento alla costituenda Società delle funzioni e delle attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas stessa;
- la permanenza in capo ad Anas della sola gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio, sulla base della Concessione in essere, rimuovendo, in prima analisi, tutti gli ostacoli relativi alla possibilità di estendere, in base alla richiamata normativa nazionale vigente, il periodo di riferimento della Concessione, primo tra tutti, la compatibilità, alla luce delle sue proprie peculiarità, con la relativa disciplina di respiro comunitario, riferita alle concessioni autostradali, pur in pendenza della verifica presso le competenti strutture UE al fine di ottenere la loro auspicata conferma in tal senso.

Tuttavia, il DL infrastrutture e trasporti, all'art. 2 commi 2-duodecies e 2-quaterdecies, ha apportato anche due importanti modifiche alla disciplina del Contratto di Programma (CdP):

- la cosiddetta "logica del Corrispettivo", introdotta come indicato precedentemente con il CdP 2016-2020, e conseguentemente presa a base per le valutazioni prospettiche a sostegno del valore patrimoniale societario di trasferimento di Anas in FS, viene esplicitamente eliminata, limitando così, di conseguenza,

il criterio di finanziamento delle attività svolte dalla Società al solo riconoscimento di contributi;

- la percentuale degli oneri di investimento riconosciuta ad Anas a partire dal 1° gennaio 2022 viene ridotta al 9%.

In data 23 marzo 2022 è pervenuta ad Anas una lettera a firma del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, che ha rinnovato l'intenzione da parte del MIT:

- di dare continuità alle interlocuzioni avvenute nell'ambito del Tavolo tecnico, completando l'istruttoria dedicata a valutare la possibilità di estendere di 20 anni della durata dell'attuale Concessione, ossia nel limite massimo del 31 dicembre 2052, così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296, una volta acquisito il parere da parte delle competenti strutture della Comunità Europea;
- di dare avvio, alla luce del citato DL infrastrutture e trasporti, all'attività di revisione del Contratto di Programma per il periodo 2021-2025, rivedendo anche la parte normativa dello stesso onde adeguarla alla legislazione sopravvenuta e, in ogni caso, assicurando la sostenibilità economico-finanziaria di Anas in relazione all'attività in concessione. Più nel dettaglio, compatibilmente con la natura di diritto esclusivo e speciale ad essa attribuita dal menzionato DL n. 121/2021 a detta attività, sarà definita l'entità del fabbisogno finanziario, da assicurare ad Anas secondo il meccanismo contabile della "contribuzione" che permetta il recupero del "costo economico-tecnico" relativo a tutte le attività svolte.

Nel corso del 2022 il MIT ha avviato le interlocuzioni con la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea (RPUE) al fine di acquisire una pronuncia in merito alla coerenza con il quadro normativo europeo del modello operativo applicabile ad Anas S.p.A.

In relazione alla suddetta istanza, la Direzione Generale Concorrenza della Commissione europea, ad ottobre 2022 ha fornito elementi di chiarimento che contemplano, tra l'altro, valutazioni in ordine alla rideterminazione del termine della Concessione Anas, alla luce delle interlocuzioni intervenute, così come comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel Dicembre 2022, è stato conseguentemente riattivato il confronto tecnico necessario all'aggiornamento del Contratto di Programma di Anas S.p.A.

Alla luce di tutto quanto sopra descritto, la Concessione, al 31 dicembre 2022, è stata oggetto di verifica al fine di tenere conto degli impatti del DL Infrastrutture 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 Industriale di Anas 2023-2032. Ad esito dell'*impairment test* non sono emerse perdite durevoli di valore da riflettere in bilancio.

Qualora gli sviluppi, che nasceranno dalle interlocuzioni in atto anche con le istituzioni sovranazionali,

dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della Concessione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.

La Concessione viene ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e conseguentemente la quota di competenza del periodo è pari a 99.375 mila euro.

Immobilizzazioni in corso e acconti

La voce, pari a 42.858 mila euro, è costituita principalmente dai costi del personale interno sostenuti per commesse lavori, per le quali è in corso di ultimazione l'iter di finanziamento (27.108 mila euro) e dai costi di manutenzione evolutiva dei sistemi informativi non ancora terminati (10.782 mila euro).

Altre immobilizzazioni immateriali

La voce, pari a 127.164 mila euro, accoglie i costi per la realizzazione di impianti sulla rete stradale finanziati con fondi della Società per un importo pari a 17.268 mila euro e gli investimenti effettuati sulla rete stradale e autostradale, per i quali la copertura finanziaria è stata individuata nel Contratto di Programma per 109.896 mila euro.

Nel periodo non si sono verificate variazioni della vita utile stimata delle attività immateriali, né *trigger event* tali da rendere necessaria una rettifica del valore delle immobilizzazioni immateriali.

19. PARTECIPAZIONI

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine periodo delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria.

Valori in migliaia di euro			
Partecipazioni in:	Valore netto	Valore netto	Fondo svalutazione cumulato
	31.12.2022	31.12.2021	
Imprese controllate	365.264	367.167	48.653
Imprese collegate	344.491	344.491	9.429
Altre imprese	5	5	-
Totale	709.760	711.663	58.081

Le partecipazioni al 31 dicembre 2022, ammontano a 709.760 mila euro e subiscono una variazione netta in lieve diminuzione di 1.903 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021, dovuta all'effetto combinato dell'aggiornamento della valutazione operata sulle Società Anas Concessioni Autostradali (svalutazione per 222 mila euro) e Stretto di Messina (ripristino di valore per 119 mila euro) sulla base dei risultati raggiunti al 31

dicembre 2021 e della svalutazione della partecipazione in AIE.

Con riferimento alla partecipazione in AIE nel secondo semestre 2022 Anas, sulla base della situazione economico patrimoniale al 30 settembre 2022 che evidenziava l'incorrere della Società AIE nella situazione di cui all'articolo 2447 cod. civ., ha provveduto a: (i) svalutare per 1.800 mila euro il valore della propria partecipazione e contestualmente (ii) a ripianare le perdite cumulate (265 mila euro) e a ricostituire il capitale sociale di AIE (3.000 mila euro). Inoltre, in base alle risultanze del test di impairment della Società AIE, è emersa la necessità di procedere ad una svalutazione di ulteriori 3.000 mila euro a causa della complessa situazione in merito all'apprezzamento delle attività del business Russo a causa del conflitto militare attualmente in corso.



VEICOLI ANAS 'ERMES'

Nel prospetto seguente è illustrato il dettaglio delle partecipazioni in imprese controllate, collegate e altre imprese, con indicazione della movimentazione del periodo:

Valori in migliaia di euro								
	Valore Netto 31.12.2021	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2022	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.	1.800	3.000	-	(5.065)	-	265	0	46.600
PMC Mediterraneum S.C.p.A.	15	-	-	-	-	-	15	-
decimi ancora da versare	(11)	-	-	-	-	-	(11)	-
Stretto di Messina in liquidazione	315.863	-	-	119	-	-	315.982	1.831
Anas Concessioni Autostradali S.p.A. in liquidazione	1.000	-	-	(222)	-	-	778	222
	367.167	3.000	0	(5.168)	0	265	365.264	48.653
Partecipazioni in imprese collegate								
Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.	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	-
decimi ancora da versare	(52.500)	-	-	-	-	-	(52.500)	-
Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	2.000	-	-	-	-	-	2.000	-
Autostrade del Lazio S.p.A. in liquidazione	0	-	-	-	-	-	0	531
Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	1.000	-	-	-	-	-	1.000	-
	344.491	0	0	0	0	0	344.491	9.429
Altre imprese								
CONSEL S.c.a.r.l.	1	-	-	-	-	-	1	-
IDC – Italian Distribution Council S.c.a.r.l. (in liquidazione)	4	-	-	-	-	-	4	-
	5	-	-	-	-	-	5	-
Totale partecipazioni	711.663	3.000	-	(5.168)	0	265	709.760	58.081

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 2022 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

Valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) del periodo	Patrimonio netto	Data di riferimento del PN	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2022 (b)	Differenza (b) – (a)
Partecipazioni in imprese controllate									
Stretto di Messina S.p.A. in Liquidazione	Roma	383.180	0	386.060	30.06.2022	81,848%	315.982	315.982	0
Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.	Roma	50.000	0	50.000	31.12.2022	92,382%	46.191	48.500	2.309
Anas International Enterprise S.p.A.	Roma	3.000	(1.378)	(265)	30.09.2022	100%	(265)	0	265
Anas Concessioni Autostradali S.p.A. in Liq.	Roma	1.000	(59)	778	31.12.2021	100%	778	778	0
Società controllate indirettamente									
PMC Mediterraneum S.C.p.A.	Roma	1.000	0	1.000	30.06.2022	1,50%	15	4	(11)
Partecipazioni in imprese collegate									
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	Prè Saint Didier (AO)	198.749	5.075	211.270	30.06.2022	32,125%	67.870	159.902	92.032
SITAF S.p.A.	Susa (TO)	65.016	17.897	480.234	30.06.2022	31,746%	152.455	160.989	8.534
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	Roma	200.000	13.701	236.532	30.06.2022	35%	82.786	20.600	(62.186)
Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	Milano	4.000	228	5.589	31.12.2021	50%	2.795	2.000	(795)
Autostrade del Lazio S.p.A. in Liq.	Roma	350	(185)	(140)	31.12.2021	50%	(70)	0	70
Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	Venezia	2.000	24.594	211.122	31.12.2022	50%	105.561	1.000	(104.561)
Altre imprese									
CONSEL S.c.a.r.l.	Roma	51	0	52	30.09.2019	1%	1	1	0
Cons Italian Distribution Council S.c.a.r.l. in Liq.	Roma	70	0	70	31.12.2019	7%	5	4	0

Si fa presente che la Legge di Bilancio 2023, Legge 197/2022, all’art. 1 commi da 487 a 493 prevede una serie di azioni volte al ripristino operativo allo stato ante liquidazione della controllata Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione al 31 dicembre 2022, come illustrato nel paragrafo “Evoluzione prevedibile della gestione” della Relazione sulla Gestione. Infatti, per effetto di tale norma è stato revocato lo stato liquidatorio e contestualmente riattivata la Concessione con il MIT a far data dal 1° aprile 2023; il successivo D.L. 35 del

31 marzo 2023 fornisce appunto le modalità per il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell’opera.

Tale partecipazione è iscritta al costo, come previsto dal principio contabile internazionale IAS 27. La Società valuta a ogni data di riferimento del bilancio se vi sia un’evidenza obiettiva che le partecipazioni abbiano subito una riduzione di valore.

Nel valutare se esiste un’indicazione che un’attività possa aver subito una riduzione di valore, l’entità deve considerare, in linea con il dettato dello IAS 36, sia le indicazioni presenti nelle fonti interne di informazione sia le indicazioni presenti nelle fonti informative esterne.

A tal proposito, come riportato nel menzionato paragrafo della relazione sulla gestione, sono state analizzate le previsioni contenute nel D.L. 35/23 recentemente emesso e i possibili effetti sulla valutazione della partecipazione; in particolare l’intero impianto del D.L. 35/23 è ispirato alla continuità operativa della Società nello svolgimento del progetto per la quale era stata costituita, facendo venir meno i presupposti che avevano richiesto lo stato di liquidazione, infatti: (i) la Concessione viene ripristinata così com’era e ciò è avvenuto a far data dal 1° aprile 2023; nell’art. 2 del D.L. si prevede infatti *“Dalla data di revoca dello stato di liquidazione della Stretto di Messina S.p.a., ..., riprende la concessione affidata alla medesima, avente ad oggetto la realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, di seguito “opera”, comprensivo dell’opera di attraversamento e delle relative opere a terra”*; (ii) lo stesso vale per i contratti con il Contraente Generale e gli altri appaltatori (a determinate condizioni), come riportato nell’articolo 4 comma 3 difatti *“la società concessionaria e il contraente generale, nonché gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell’opera possono, mediante la stipula di atti aggiuntivi ai contratti caducati... manifestare la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo...”*; (iii) il progetto definitivo dell’opera, approvato da Stretto di Messina il 29 luglio 2011, e integrato come descritto nel decreto, è posto alla base dell’iter di approvazione presso il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile; sicché i costi sinora sostenuti vanno ad oggi considerati funzionali al riavvio di un “Progetto” che riparte esattamente da dove era stato sospeso sia sotto il profilo soggettivo (Società concessionaria, Contraente Generale, ecc.) sia oggettivo (ripristino della caducata Concessione e dei contratti con gli appaltatori e reviviscenza del “Progetto” definitivo) e (iv) ai fini della dichiarazione di pubblica utilità sono stati reiterati i vincoli imposti con l’approvazione del progetto preliminare dell’opera.

Ai suddetti elementi si aggiungono le considerazioni tecniche acquisite da Anas e rilasciate dalla Società Italferr S.p.A. (Società di Ingegneria del gruppo FS), che in relazione all’opera ha partecipato a vari incontri con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che confermano come il progetto definitivo non verrà cambiato, ma sarà integrato da una relazione tecnica che definirà le prescrizioni di adeguamento del progetto da recepire in quello esecutivo; come riferito da Italferr S.p.A., le modifiche/integrazioni necessarie per adeguare il progetto medesimo sono tali da non alterarne l’impianto e la consistenza e che, pertanto, lo stesso può essere ritenuto funzionale al riavvio dell’Opera e potrà essere quindi utilmente impiegato per lo sviluppo del successivo livello progettuale previsto dall’attuale quadro di riferimento normativo.

Infine si evidenzia che, in aggiunta a quanto già illustrato nel paragrafo “Evoluzione prevedibile della gestione”:

- i costi sostenuti da SdM sino alla messa in liquidazione della Società avvenuta nel corso del 2013, sono costi inerenti al Progetto all’epoca definito e non sono mai stati, negli anni, contestati in nessuna sede né per riferimento all’importo né per la loro aderenza al Progetto, che oggi viene ripristinato; a tal proposito la controllata Stretto di Messina ha ottenuto un parere da parte di un professionista esterno;
- la cessione al MEF di quota parte della partecipazione detenuta da Anas avverrà a valori non superiori al valore contabile e il corrispettivo sarà determinato successivamente alla nomina, da parte del MEF, di uno o più periti che procederanno ad elaborare una relazione di stima giurata. Al riguardo lo stanziamento di risorse pubbliche previsto per tale spesa, come sopra anticipato, è in linea con il valore contabile al 31 dicembre 2022 della partecipazione iscritta (come previsto dall’IFRS 5, essendo una informazione conosciuta dopo la chiusura dell’esercizio non si è proceduto ad una riclassifica tra le attività possedute per la vendita).

Conseguentemente, allo stato attuale delle analisi, in ordine alle informazioni, ai dati e agli elementi in possesso della Società, il valore della partecipazione nella Società controllata Stretto di Messina al 31 dicembre 2022, non evidenzia perdite di valore e non ha quindi subito svalutazioni.

Non può tuttavia escludersi, tenuto anche conto di quanto previsto dall’art. 4 comma 6 del menzionato Decreto Legge n. 35/2023, che in futuro - avuto riguardo alle attività da svilupparsi ai sensi del medesimo decreto anche ai fini della presentazione del PEF al Concedente MIT - possano rendersi necessari adeguamenti del valore della partecipazione detenuta da Anas in SdM.

20. DIRITTI CONCESSORI FINANZIARI NON CORRENTI E CORRENTI

La voce pari a complessivi 3.514.315 mila euro (di cui 2.035.242 mila euro di natura corrente), si riferisce all’ammontare della produzione realizzata da Anas su strade in concessione in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento.

Principalmente 957.881 mila euro si riferiscono ad interventi finanziati da Convenzioni stipulate con Regioni e enti locali, 757.130 mila euro a interventi disciplinati dai contratti di programma a partire dal 2007 al CdP 2016-2020, 537.273 mila euro ad interventi previsti dai contributi pluriennali e delibere Cipe mutui a carico del Ministero, 130.396 mila euro ad interventi finanziati da fondi FSC 2014-2020, 92.761 mila euro finanziati da progetti comunitari, 101.476 mila euro ad interventi rientranti nei 3 programmi Ponti e Viadotti e Sblocca Italia, 605.875 mila euro ad interventi finanziati dai fondi Sisma e dal Fondo Infrastrutture, 99.345 mila euro ad interventi finanziati con i fondi Piano per il sud, 123.126 mila euro ad interventi finanziati con la Legge di bilancio 2021 e 52.801 mila euro sono relativi alla commessa Quadrilatero.

Rispetto all’esercizio precedente la voce rileva un incremento di 347.032 mila euro al lordo dell’effetto attualizzazioni. La variazione è principalmente imputabile all’incremento dei crediti esigibili generato dalla produzione di periodo (1.706.433 mila euro) e al decremento determinato dagli incassi e riclassifiche

dell’esercizio (1.358.115 mila euro).

L’importo si riferisce sia a costi sostenuti da Anas di cui è già stata predisposta la rendicontazione e la relativa richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia a costi sostenuti dalla Società che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora pagata alle ditte appaltatrici.

I Diritti concessori finanziari sono oggetto di attualizzazione al tasso interno di rendimento pari a circa il 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 2022, al netto del Fondo IFRS 9, pari a 94.551 mila euro. Tale fondo ha subito un incremento netto di 1.356 mila euro, a seguito dell’aggiornamento delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali.

La voce include, anche, 32.584 mila euro di Diritti concessori per lavori realizzati (Classificati negli “Altri crediti del FCG”) che, in applicazione del principio contabile IFRIC 12, maturano con il sostenimento dei costi per interventi lavori di competenza dell’ex Fondo Centrale di Garanzia.

21. ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie alla fine dei due periodi a confronto.

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti per mutui Soc. Concessionarie	-	944	944	-	944	944	-	-	-
Concessioni Ex Art. 7 L. 178/02	754.991	-	754.991	563.487	180.159	743.647	191.504	(180.159)	11.344
Titoli di deposito a breve	-	90.500	90.500	-	68.000	68.000	-	22.500	22.500
Altre Attività Finanziarie	-	105.066	105.066	-	-	-	-	105.066	105.066
Totale	754.991	196.510	951.501	563.487	249.104	812.591	191.504	(52.593)	138.911
Fondo svalutazione IFRS 9	(266.936)	(1.133)	(268.068)	(143.588)	(124.425)	(268.013)	(123.348)	123.292	(56)
Totale al netto del fondo svalutazione	488.055	195.378	683.433	419.899	124.679	544.578	68.156	70.699	138.855

La voce, pari a 951.501 mila euro al lordo del Fondo svalutazione IFRS 9, si riferisce principalmente:

- al credito lordo verso la Società Strada dei Parchi per la Concessione in essere, pari a 754.991 mila euro, che presenta un incremento del credito pari a 11.344 mila euro dovuto all’effetto combinato della

rilevazione della quota capitale e interessi calcolati fino al mese di luglio 2022 (data di entrata in vigore della norma di cui si dirà meglio in seguito) per 24.375 mila euro, controbilanciata dall'attualizzazione del credito netto per 13.031 mila euro;

- ai Titoli di deposito a breve per 90.500 mila euro dell'ex Fondo Centrale di Garanzia;
- ad altre attività finanziarie per 105.066, che accolgono la riclassifica delle disponibilità liquide a seguito del pignoramento delle somme assegnate a Luxo. In particolare, il decreto di sequestro preventivo, determinato dal giudice dell'Esecuzione nell'ambito della procedura esecutiva in corso presso il Tribunale Civile di Roma, è stato notificato ad Anas in data 8 agosto 2022 e, a seguire, in data 9 agosto 2022, alla Banca d'Italia, che ha provveduto, in data 26 agosto 2022, a costituire un deposito intestato al Fondo Unico di Giustizia, a valere sulle disponibilità del conto intestato ad Anas.

In merito alla posizione nei confronti della Società Strada dei Parchi, il DL 16 giugno 2022, n. 68 convertito in Legge n. 108 del 5 agosto 2022 ha previsto, tra le altre disposizioni:

- Art. 7 ter comma 1 e 2: revoca della Concessione a Strada dei Parchi SpA dell'Autostrada dei Parchi (A24 Roma-L'Aquila-Teramo e A25 Torano-Pescara) e l'immediato subentro di Anas SpA, specificando che quest'ultima assumerà la gestione a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto citato e fino e non oltre il 31 dicembre 2023. Tale affidamento ha carattere temporaneo nelle more del trasferimento della titolarità della Concessione di detta rete autostradale alla Società *in house*, che dovrà prendere in carico la gestione di tutte le concessioni autostradali;
- Art. 7 bis comma 1 e 2: A seguito della risoluzione della Concessione, verrà dunque riconosciuto a SdP (concessionario uscente) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori al netto degli ammortamenti, fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del concessionario. Nel contempo, il MIT è autorizzato a trattenere dall'ammontare sopra determinato l'importo corrispondente al credito vantato dall'Anas, a titolo di prezzo di concessione, nei confronti di Strada dei Parchi.

Alla luce del quadro normativo di riferimento determinatosi nel 2022, in assenza di garanzie dirette nell'ambito del rapporto con il concessionario uscente, nonché dell'indeterminatezza delle grandezze economico-finanziarie ex art. 7 bis comma 1 e 2, la direzione aziendale ha ritenuto opportuno trattare il credito in questione secondo il combinato disposto dell'IFRS 9 "Financial Instruments" e dell'IFRIC 12 "Service Concession Arrangements", e pertanto ha considerato l'esposizione netta in bilancio del credito nei confronti di Strada dei Parchi S.p.A. come un'attività deteriorata per la cui valutazione ha tenuto conto di quanto indicato all'art. 7 ter comma 1 e 2. Conseguentemente, il credito netto iscritto in bilancio, pari a 501.087 mila euro (dato dalla differenza fra il valore del credito, pari a circa 768.022 mila euro e il fondo svalutazione crediti nel tempo accantonato ai sensi dell'IFRS 9, pari a 266.936 milioni di euro), non è stato ulteriormente svalutato ma adeguato per tenere conto dell'effetto temporale conseguente al prevedibile subentro del terzo mediante un'attualizzazione basata sui seguenti elementi che rappresentano la migliore valutazione alla luce dei fatti e delle circostanze correnti nonché della natura concessoria del rapporto sottostante: i) data di recupero presumibile pari alla data del subentro della NewCo (1° gennaio 2024) e ii) tasso d'interesse

del 2,67% pari alla media dell'ultimo tasso di indebitamento applicato ad Anas nell'anno 2022 per tre tipologie di finanziamento (Denaro Caldo, Anticipo Crediti e Confirming). Tale attualizzazione ha determinato un onere finanziario pari a 13.031 mila euro e in funzione della data di subentro, pari al 1° gennaio 2024 e prevista dalla suddetta norma, l'intera attività finanziaria è stata riclassificata come non corrente.

Il fondo svalutazione crediti, complessivamente pari a 268.190 mila euro, si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi e registra un incremento rispetto all'esercizio precedente, per 55 mila euro, connesso all'aggiornamento delle potenziali perdite di valore sulle attività finanziarie al 31 dicembre 2022.

22. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Nel prospetto di seguito è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel periodo della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

Valori in migliaia di euro					
	31.12.2021	Incr. (Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2022
Attività per imposte anticipate	192.225	(11.798)	-	-	180.426
Passività per imposte differite	192.225	(11.798)	-	-	180.426

Le imposte differite attive derivano principalmente dal disallineamento tra il valore contabile e fiscale relativo all'eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili finanziati con contributi in conto capitale e in conto impianti effettuata in sede di First Time Adoption (FTA) dei principi contabili internazionali, avvenuta nell'esercizio 2017, per un importo pari alle passività per imposte differite.

Le imposte differite passive derivano dall'effetto di alcune operazioni effettuate in sede di FTA principalmente riferibili a: rivalutazione di alcune partecipazioni, applicazione *fair value* ai crediti e debiti per lavori, alla rideterminazione e riclassifica del credito verso la Società Strada dei Parchi.

23. CREDITI TRIBUTARI

I crediti tributari ammontano, al 31 dicembre 2022, a 2.744 mila euro (al 31 dicembre 2021 erano pari a 2.438 mila euro) e sono relativi principalmente:

- per 1.097 mila euro ai "Crediti per IRES da consolidamento a rimborso" comprensivi degli interessi maturati al 31 dicembre 2022 pari a 38 mila euro. Tale importo comprende: la richiesta di rimborso relativa all'esercizio 2017 (consolidato 2018 per 394 mila euro), all'esercizio 2018 (consolidato 2019 per 244 mila euro), all'esercizio 2019 (consolidato 2020 per 201 mila euro), all'esercizio 2020 (consolidato 2021 per 134 mila euro) e all'esercizio 2021 (consolidato 2022 per 85 mila euro);
- per 1.428 mila euro a crediti IRES chiesti a rimborso.

24. ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI

Tale voce è così composta:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti Vs Stato e Concessionarie per Contenziosi	722.848	-	722.848	770.948	-	770.948	(48.100)	-	(48.100)
Credito per Contributo DL 24/2020 c.d. Rilancio	89.914	25.000	114.914	112.575	50.000	162.575	(22.661)	(25.000)	(47.661)
Credito per Contributo DL 73/2021 c.d. Sostegni-bis	-	47.785	47.785	-	30.172	30.172	-	17.613	17.613
Credito per Contributo DL 4/2022 c.d. Sostegni-ter	67.417	-	67.417	66.291	-	66.291	1.126	-	1.126
Credito per Contributo DL 179/2022	-	96.979	96.979	-	-	-	-	96.979	96.979
Crediti Vs Personale e Istituti Previdenziali	-	2.868	2.868	-	2.956	2.956	-	(88)	(88)
Crediti Verso Stato per contributi ad Enti Locali	-	107.729	107.729	-	85.626	85.626	-	22.103	22.103
Crediti Verso Società Collegate per dividendo	-	31.019	31.019	-	-	-	-	31.019	31.019
Altri Crediti	-	36.090	36.090	-	30.609	30.609	-	5.481	5.481
Anticipi vari e Enti Vari	-	1.226.799	1.226.799	-	1.079.374	1.079.374	-	147.425	147.425
Altri crediti tributari	-	2.358	2.358	-	2.490	2.490	-	(131)	(131)
Totale	880.180	1.576.627	2.456.807	949.814	1.281.226	2.231.040	(69.634)	295.401	225.767
Fondo svalutazione IFRS 9	(551)	(17.307)	(17.858)	(1.674)	(16.135)	(17.809)	1.123	(1.172)	(49)
Totale al netto del fondo svalutazione	879.628	1.559.321	2.438.949	948.140	1.265.091	2.213.231	(68.512)	294.230	225.718

La voce "Altre attività" pari a 2.456.807 mila euro al lordo del fondo svalutazione, si riferisce principalmente:

- alle attività per la copertura di contenziosi lavori probabili, per 722.848 mila euro relativi ad interventi finanziati con la modalità del contributo per i quali il rischio extra costi rimane fuori dal perimetro di competenza Anas. Il decremento di tale credito, pari a 48.100 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 22.083 mila euro. Le attività iscritte a fronte dei contenziosi lavori si riferiscono per 18.957 mila euro alla quota di crediti per piani di rimborso ex Fondo Centrale di Garanzia destinata ai contenziosi dell'A2 del Mediterraneo e per la restante parte 649.006 mila euro a crediti verso il MIT da attivare 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 114.914 mila euro, di cui correnti 25.000 mila euro. La variazione del periodo, pari a 47.661 mila euro, è imputabile alla rilevazione del reversal di competenza dell'esercizio della quota di attualizzazione rilevata nel bilancio 2020 (2.339 mila euro) al netto degli incassi registrati a luglio e dicembre 2022 relativi alle prime due rate del contributo riferite rispettivamente all'anno 2020 e 2021 per complessivi 50.000 mila euro;

- al credito rilevato a fronte del contributo previsto dal DL 73/2001 c.d. Decreto Sostegni-bis che prevede l'assegnazione ad Anas S.p.A. di 35,5 milioni di euro per l'anno 2021, al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale, trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana ad Anas S.p.A. Per tali finalità si prevede, inoltre, l'assunzione, negli anni 2021 e 2022, con contratti di lavoro a tempo determinato, di 370 unità di personale in possesso di alta specializzazione nei settori dell'ingegneria, dell'impiantistica, dell'elettrotecnica e della manutenzione delle infrastrutture stradali, per una spesa di 12,63 milioni di euro per l'anno 2021 e 25,258 milioni di euro per l'anno 2022. In particolare, al 31 dicembre 2022 Anas ha rilevato un incremento del credito di 17.613 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto del contributo riconosciuto per il 2022 e conseguentemente il credito complessivo al 31 dicembre è pari a 47.785 mila euro;
- al credito per 67.417 mila euro rilevato a fronte del contributo previsto dall'art. 24-bis del c.d. Decreto Sostegno ter che autorizza a favore di Anas S.p.A. la spesa di 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031, per la compensazione delle minori entrate derivanti dalla riduzione nell'anno 2021 della circolazione autostradale conseguente all'emergenza epidemiologica da Covid-19 e alla compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti da Anas S.p.A. per l'illuminazione pubblica delle strade nell'anno 2021. La variazione del periodo, pari a 1.126 mila euro, è imputabile alla rilevazione del reversal di competenza dell'esercizio calcolato sulla quota di attualizzazione rilevata nel precedente esercizio;
- al credito rilevato a fronte del contributo, complessivamente pari a 96.979 mila euro, previsto dall'art. 2 comma 5 del DL del 23 novembre 2022, n. 179 come meglio dettagliato nella Nota 4 - Ricavi delle vendite e delle prestazioni;
- al credito verso la Società collegata SITMB, per 31.019 mila euro, a fronte della destinazione degli utili di esercizio riportati a nuovo nel decennio 2007-2017 ripartiti tra i soci a titolo di c.d. superbenefici e incassati nel mese di gennaio 2023;
- agli anticipi garantiti e gli anticipi ad enti vari per 1.226.779 mila euro;
- ai crediti verso lo Stato per contributi erogati ad enti locali per 107.729 mila euro.

Il fondo svalutazione crediti è complessivamente pari a 17.858 mila euro e si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore della voce Altri crediti.

Nelle voce "Altri crediti" sono inclusi anche le posizioni creditorie dell'ex FCG: (i) "Altri crediti verso società concessionarie FCG" per 657 mila euro, che accolgono principalmente gli interessi attivi maturati e ancora da incassare verso Strada dei Parchi relativi alle rate del Piano di Rimborso, (ii) "Ratei Attivi" del Fondo Centrale di Garanzia, pari a 320 mila euro, afferenti agli interessi maturati su certificati di deposito e (iii) i Crediti per ritenute

d'acconto subite ex FCG, pari a 2.271 mila euro, relativi alle ritenute d'acconto subite su c/c bancari e certificati di deposito del Fondo Centrale di Garanzia.

Di seguito si riporta la ripartizione delle altre attività non correnti e correnti per area geografica:

Valori in migliaia di euro		
	Saldo al 31.12.2022	Saldo al 31.12.2021
Nazionali	2.456.543	2.229.128
Altri Paesi	264	1.912
Totale	2.456.807	2.231.040

25. RIMANENZE

Le rimanenze risultano così composte:

Valori in migliaia di euro			
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Magazzino materiali	14.697	12.549	2.148
Fondo svalutazione materiali	(1.138)	(1.002)	(136)
Totale Rimanenze	13.559	11.547	2.012

Il valore delle rimanenze di magazzino, risultante dalla valorizzazione con il metodo FIFO, è pari a 13.559 mila euro (11.547 mila euro al 31 dicembre 2021). La consistenza delle giacenze risulta in aumento rispetto al precedente esercizio e deriva dall'ordinaria politica di acquisto e tenuta in giacenza del materiale soggetto a stock.

26. ATTIVITÀ PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE

Le attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 151.988 mila euro al 31 dicembre 2022 (125.116 mila euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono principalmente al valore delle opere realizzate su strade non in concessione ancora da incassare dagli enti competenti, e registrano un incremento di 26.872 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Le principali poste al lordo del relativo fondo svalutazione sono:

- 74.128 mila euro, l'importo dei costi complessivamente sostenuti su strade non in concessione in attesa di rimborso da parte del Ministero concedente;
- 74.579 mila euro, l'importo dei contributi erogati a società concessionarie in attesa di rimborso da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'attività di rendicontazione dei costi sostenuti a valere sulle fonti di finanziamento di cui al Fondo Unico istituito con legge di stabilità 2016 (Legge 28/12/2015 n. 208).

27. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Il saldo al 31 dicembre 2022 è pari a 220.500 mila euro, composto come di seguito riportato:

Valori in migliaia di euro			
Denominazione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali	72.557	150.380	(77.824)
Assegni	141	133	8
Denaro e valori in cassa	96	116	(20)
Conti correnti di tesoreria	91.128	204.062	(112.934)
Disponibilità liquide FCG	56.617	33.620	22.997
di cui c/c tesoreria	13.037	13.037	-
Totale	220.539	388.311	(167.772)
Fondo svalutazione IFRS 9	(39)	(52)	13
Totale	220.500	388.259	(167.759)

Le disponibilità liquide della Società, pari a 220.539 mila euro, al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, hanno subito un decremento di 167.772 mila euro principalmente riferibile alla riduzione delle disponibilità sui conti correnti di tesoreria e in conseguenza del sequestro preventivo delle somme assegnate a Luxo (riclassificate nella voce "Altre attività finanziarie").

È opportuno rilevare, inoltre, che per effetto di pignoramenti inerenti i contenziosi con diversi fornitori, al 31 dicembre 2022 sono indisponibili somme per 152.311 mila euro presso i conti correnti bancari e postali della Società. Si segnala altresì che presso l'istituto bancario MPS risultano vincolati 16.069 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 25.138 mila euro, sono costituiti dalla liquidità presente nei conti correnti postali presso Poste Italiane, si precisa che i Compartimenti gestiscono i conti correnti postali in cui confluiscono gli introiti delle infrazioni previste dal Codice della Strada che vengono periodicamente riversati allo stesso Ministero unitamente alle competenze maturate. I citati conti correnti sono riflessi nel bilancio in contropartita dei debiti finanziari verso lo Stato.

I Depositi bancari in valuta, giacenti presso l'istituto bancario dell'Algeria (2.769 mila euro), presso l'istituto bancario del Qatar (104 mila euro) e presso l'istituto bancario colombiano (77 mila euro) relativamente alle commesse avviate in tali paesi, sono stati iscritti al tasso di cambio di fine periodo.

Il fondo svalutazione, costituito a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 9, è pari a 39 mila euro, al 31 dicembre 2022, con un rilascio in linea con il decremento delle disponibilità liquide.

La voce accoglie la "Cassa e disponibilità ex Fondo Centrale di Garanzia" pari a 56.617 mila euro, che si riferisce alle disponibilità presenti sulle Banche del Fondo Centrale di Garanzia.

28. CREDITI COMMERCIALI CORRENTI

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Crediti ordinari	280.460	295.010	(14.550)
di cui Pubblica Amministrazione	18.990	47.414	(28.423)
Crediti verso società del gruppo	26.533	26.120	413
di cui verso Società Controllate	12.049	10.184	1.865
di cui verso Società Collegate	14.168	15.818	(1.649)
di cui verso Controllante	299	97	201
di cui verso altre Società del Gruppo FS	17	21	(5)
Altri crediti	35	10.302	(10.267)
Totale	307.028	331.432	(24.404)
Fondo svalutazione IFRS 9	(120.261)	(90.799)	(29.462)
Totale al netto del fondo svalutazione	186.767	240.633	(53.865)

Il decremento della voce al lordo del fondo svalutazione, per 24.404 mila euro, è determinato dall'effetto netto dei seguenti fattori:

- decremento dei "crediti ordinari" per 14.550 mila euro correlato principalmente all'effetto combinato:
 - della rilevazione di fatture da emettere per 5.502 mila euro;
 - dei maggiori incassi ricevuti dai clienti per 20.051 mila euro sulle fatture emesse;
- incremento dei "crediti verso società del gruppo" per 413 mila euro, imputabile principalmente all'effetto combinato dell'incremento della posizione creditoria verso la Società controllata AIE (595 mila euro) e verso la Società controllata Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. (1.565 mila euro) controbilanciato dalla riduzione dei crediti verso la Società collegata Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. (584 mila euro) e verso la Società collegata Concessioni Autostradali Venete (1.297 mila euro);
- decremento degli "altri crediti" per 10.267 mila euro, relativi a crediti da regolarizzare.

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nell'esercizio 2022, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti.

	Valori in migliaia di euro				
	Saldo al 31.12.2021	Utilizzi	Accantonamenti	Rilasci e altre variazioni	Saldo al 31.12.2022
Fondo svalutazione IFRS 9	90.799	(1.964)	31.426	-	120.261

L'accantonamento del periodo è prevalentemente determinato dalla svalutazione del 100% dei crediti commerciali verso Strada dei Parchi e verso AIE.

Di seguito si riporta la ripartizione delle altre attività non correnti e correnti per area geografica:

	Valori in migliaia di euro		
	Saldo al 31.12.2022	Saldo al 31.12.2021	Variazione
Nazionali	306.457	316.811	(10.354)
Paesi dell'area euro	466	437	28
Altri Paesi	105	14.183	(14.078)
Totale	307.028	331.432	(24.404)

29. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni intervenute nel corso del 2022 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale al 31 dicembre 2022, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 2.269.892.000 azioni ordinarie da nominali 1 (uno) euro cadauno, per un totale di 2.269.892 mila euro. A gennaio 2018 l'intero pacchetto azionario è stato trasferito dal MEF alla Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., che è divenuta la Controllante dell'Anas S.p.A.

Riserve

La voce Riserve, al 31 dicembre 2022, ammonta a 489.527 mila euro e comprende: i) la riserva legale pari a 4.445 mila euro, ii) la riserva straordinaria, pari a 267.371 mila euro, iscritta nel 2007 a seguito della scissione parziale dalla Fintecna S.p.A. del ramo d'azienda "Infrastrutture" con la quale è stata trasferita a titolo gratuito ad Anas S.p.A. la propria partecipazione nella Società Stretto di Messina, iii) la riserva da trasferimento immobili ex Legge 662/96, pari a 284.859 mila euro, che accoglie principalmente il valore degli uffici tecnici e degli immobili trasferiti all'Anas per legge, iv) la riserva Adeguamento valori ex art. 7 L.178/02, pari a 122.875 mila euro, v) la Riserva L. 208/2015 comma 870 come apporto della nuova Concessione al 31 dicembre 2017, pari a 1.590.000 mila euro, nonché ulteriori effetti positivi e negativi emersi in sede di FTA pari a negativi 1.780.576 mila euro e vi) la riserva di rivalutazione per 553 mila euro comprensiva degli effetti delle valutazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto Lavoro.

Utili (perdite) portati a nuovo

La voce perdite portate a nuovo, al 31 dicembre 2022, ammonta complessivamente a 314.778 mila euro.

Risultato dell'esercizio

La Società, nel corso dell'esercizio 2022, chiude con un risultato positivo pari a 4.836 mila euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti:

Valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2022 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di Utilizzo	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Coperture perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
Capitale Sociale	2.269.892	2.269.892	-	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:								
Riserva Straordinaria Rep 72342	267.371		267.371	B	-	-		-
Riserva trasferimento immobili Ex L. 662/96	284.859	284.859	-	-	-	-	-	2
Differenze Ex. Art. 7L.178/02	122.875	-	122.875	A-B	-	-	-	-
Riserva First Time Adoption	(1.596.547)	(1.596.547)	-	-	-	-	-	-
Legge 208/2015 Comma 870	1.590.000	1.590.000	-	-	-	-	-	-
Riserva IFRS 9	(184.029)	(184.029)	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:								
Riserva Legale	4.445	-	4.445	B	-	-	-	-
Riserve per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	553	553	-	-	-	-	-	-
Utili (perdite) portati a nuovo	(314.778)	(314.778)	-	-	-	-	-	-
TOTALE	2.444.642	2.049.950	394.692	-	0	0	0	2
A – Per aumento di capitale B – Per copertura perdite C – Per distribuzione ai soci								

30. FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE E A BREVE TERMINE

La voce è così dettagliata:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Finanziamenti a medio/lungo termine			
Finanziamenti da banche	7.260	21.673	(14.413)
Finanziamenti a breve termine			
Finanziamenti da banche	570.407	731.556	(161.149)
Totale Finanziamenti	577.667	753.229	(175.562)

NOTE AL BILANCIO

La voce, al 31 dicembre 2022, accoglie il debito totale residuo verso gli istituti di credito, pari a 577.667 mila euro (di cui 570.407 mila euro a breve termine).

Il decremento netto, pari a 175.562 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, è relativo principalmente a:

- decremento degli scoperti di C/C e dei finanziamenti per denaro caldo, per complessivi 63.816 mila euro e riduzione dei debiti per contratti di factoring per 97.333 mila euro;
- decremento derivante dal rimborso, per euro 14.413 mila euro, della rata del finanziamento quinquennale con Banco di Sardegna, inerente al valore di indennizzo per la risoluzione della Convenzione con Tunnel Gest S.p.A.

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle altre passività e delle altre attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie:

Valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	Saldo al 31.12.2021	Effetto da Rendiconto Finanziario	Effetti non monetari				Saldo al 31.12.2022
			Variazione area	Nuovi Leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	753.229	(175.562)	0	0	0	0	577.667
Variazione delle altre attività finanziarie	(544.578)	(138.800)	0	0	0	(56)	(683.433)
Variazione delle altre passività finanziarie	729.323	(6.639)	0	18.668	0	0	741.352
Totale	937.975	(321.001)	0	18.668	0	(56)	635.586

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2022, confrontata con il 31 dicembre 2021, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato riportato nella Relazione sulla gestione:

Valori in migliaia di euro

Posizione finanziaria netta	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(220.500)	(388.259)	167.759
di cui Conti correnti di Tesoreria	(104.166)	(217.099)	112.934
Altre attività finanziarie correnti	(195.378)	(124.679)	(70.699)
Finanziamenti da banche	570.407	731.556	(161.149)
Altre passività finanziarie correnti	5.761	4.669	1.092
di cui Debiti finanziari correnti IFRS 16	5.761	4.669	1.092
Diritti concessori finanziari correnti	(2.035.242)	(1.598.632)	(436.610)
Acconti per opere da realizzare correnti	482.310	576.735	(94.425)
Posizione finanziaria netta a breve	(1.392.643)	(798.610)	(594.033)
Altre attività finanziarie non correnti	(488.055)	(419.899)	(68.156)
Finanziamenti da banche a medio/lungo termine	7.260	21.673	(14.413)
Altre passività finanziarie non correnti	735.591	724.654	10.937
di cui Debiti finanziari non correnti IFRS 16	14.474	2.967	11.507
Diritti concessori finanziari non correnti	(1.479.072)	(1.554.486)	75.414
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.348.358	1.157.173	191.185
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	124.082	(70.885)	194.967
Totale complessivo	(1.268.561)	(869.495)	(399.066)

La posizione finanziaria netta registra una variazione positiva di 399.066 mila euro rispetto al 31 dicembre 2021. Tale variazione è essenzialmente correlata:

- al decremento dei depositi bancari di 167.759 mila euro, per effetto delle minori disponibilità sui conti correnti bancari e postali e al contestuale decremento dei finanziamenti correnti da banche per 175.562 mila euro, nonché della riduzione dei debiti per contratti di factoring;
- all'incremento delle altre attività finanziarie non correnti e correnti per complessivi 138.855 mila euro, principalmente riferite (i) alla riclassifica delle disponibilità liquide a seguito del pignoramento delle somme assegnate a Luxo, per 105.066 mila euro e (ii) all'adeguamento del credito verso Strada dei Parchi come effetto netto tra lo stanziamento degli interessi e della quota capitale e la rilevazione al costo ammortizzato;
- all'incremento netto di 361.196 mila euro dei Diritti concessori finanziari non correnti e correnti, quale effetto netto fra gli incassi del periodo e il significativo incremento dei crediti per nuove iscrizioni;
- all'incremento netto di 96.760 mila euro degli Acconti ricevuti per opere da realizzare non correnti e correnti, quale effetto netto fra la produzione e gli incassi dell'esercizio.

31. BENEFICI AI DIPENDENTI

La voce al 31 dicembre 2022 presenta un saldo pari a 24.028 mila euro, come di seguito illustrato:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2022	31.12.2021
Valore attuale obbligazione TFR	24.028	28.206

La voce accoglie anche il "Fondo TFR ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 15 mila euro, che si riferisce al residuo Fondo TFR dei dipendenti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia trasferiti in Anas alla data del 1° gennaio 2007.

La tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

Riconciliazione valutazione IAS 19

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2022	31.12.2021
Defined Benefit Obligation al 01.01.2022	28.206	28.497
Service Cost	-	-
Interest Cost (al lordo dell'imposta sostitutiva)	502	153
Benefits paid	(1.140)	(1.036)
Transfers in/(out)	15	-
Expected DBO al 31.12.2022	27.584	27.614
Actuarial (Gains)/Losses da esperienza	1.513	751
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi demografiche	-	-
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi finanziarie	(5.069)	(159)
Defined Benefit Obligation al 31.12.2022	24.028	28.206

Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

Riepilogo delle basi tecniche economiche

	31.12.2022	31.12.2021
Tasso annuo di attualizzazione	3,63%	0,98%
Tasso annuo di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo incremento TFR	3,23%	2,81%

Si specifica che:

- il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato desunto, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'indice Iboxx Corporate AA con duration 7-10 rilevato alla data della valutazione. A tal fine si è scelto il rendimento avente durata comparabile alla duration del collettivo di lavoratori oggetto della valutazione;
- il tasso annuo di incremento del TFR come previsto dall'art. 2120 del Codice Civile è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali;
- il tasso annuo di incremento salariale applicato esclusivamente per le Società con in media meno di 50 dipendenti nel corso del 2006 è stato determinato in base a quanto comunicato dai Responsabili della Società.

Si riportano di seguito le basi tecniche demografiche utilizzate:

Riepilogo delle basi tecniche demografiche

Decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati, in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Frequenze annue di turnover e anticipazioni TFR

	31.12.2022	31.12.2021
Frequenza anticipazioni	3,00%	3,00%
Frequenza turnover	1,00%	1,00%

Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

Analisi di sensitività dei principali parametri valutativi

Valori in migliaia di euro

Tasso di turnover +1,00%	24.150
Tasso di turnover -1,00%	23.896
Tasso di inflazione +0,25%	24.329
Tasso di inflazione -0,25%	23.733
Tasso di attualizzazione +0,25%	23.564
Tasso di attualizzazione -0,25%	24.508

Service Cost e Duration

Service Cost pro futuro annuo	0,00
Duration del piano	8,7

Erogazioni future stimate

Valori in migliaia di euro

Anno	
1	2.563
2	1.683
3	1.984
4	1.759
5	982

32. FONDI PER RISCHI E ONERI

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine periodo e le movimentazioni dell'esercizio dei fondi per rischi e oneri che sono classificati tutti a medio lungo termine:

Valori in migliaia di euro

Fondi rischi ed oneri	31.12.2021	Acc.nti	Utilizzi	Rilasci ed altre variazioni	31.12.2022
Fondo rischi strade in concessione lavori	746.723	179.511	(37.475)	(172.279)	716.480
Fondo rischi contenzioso	420.831	32.317	(22.775)	(30.831)	399.542
Fondo rischi copertura perdite partecipate	0	155	0	0	155
Totale	1.167.554	211.984	(60.250)	(203.110)	1.116.178

La valutazione del fondo per rischi contenzioso alla data del 31 dicembre 2022 è principalmente frutto dell'aggiornamento dei contenziosi in essere presenti nel sistema informativo "ICA", della valutazione analitica della rischiosità del contenzioso, relativamente ai segmenti patrimoniale, responsabilità civile, giuslavoristico, nonché delle controversie concernenti i lavori su strade in concessione e non ad Anas e rapporti di concessione autostradali.

Il saldo della voce, al 31 dicembre 2022, è pari 1.116.178 mila euro e si compone come di seguito illustrato:

- Il "Fondo rischi per strade in concessione lavori", pari a 716.480 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 179.511 mila euro prevalentemente attribuibile a nuove notifiche giudiziali intervenute nel corso dell'esercizio 2022 nonché alla variazione di stima o di rischio operata su cause già precedentemente notificate. Tale accantonamento trova la corrispondente contropartita nelle Altre attività per la relativa copertura di tale onere. Si rilevano inoltre variazioni in diminuzione per 172.279 mila euro prevalentemente attribuibili alla favorevole conclusione di alcune cause nonché alla variazione di stima o di rischio operata su cause già precedentemente notificate. Gli utilizzi del periodo sono pari a 37.475 mila euro.
La voce accoglie, anche, 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 per la copertura dei contenziosi pagati (27.984 mila euro).
- Il "Fondo rischi per contenzioso", pari a 399.542 mila euro, accoglie tutti gli accantonamenti non rientranti nella precedente categoria. In particolare, la Società rileva un accantonamento di periodo pari a 32.317 mila euro prevalentemente afferente:
 - o a maggiori accantonamenti afferenti la gestione finanziaria per 21.974 mila euro e relativi prevalentemente all'aggiornamento di stima degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione (circa 9.424 mila euro) e al rischio finanziario relativo alle garanzie prestate al comparto bancario per le iniziative di business intraprese all'estero (Russia) dalla controllata Anas International Enterprise (circa 12.550 mila euro);
 - o a maggiori accantonamenti per 10.343 mila euro principalmente inerenti nuove onerosità potenzialmente stimate sul contenzioso responsabilità civile, giuslavoristico e relativo alla Manutenzione Ordinaria.

Il Fondo subisce inoltre una variazione netta in decremento di 30.831 mila euro prevalentemente riferibile:

- o all'aggiornamento del livello di rischio e dell'onere di un contenzioso giudiziale afferente l'area delle concessionarie, in precedenza valutato stragiudizialmente probabile (16.171 mila euro) e oggi aggiornato in base alle risultanze della causa in corso con rischio remoto;
- o all'aggiornamento dell'onere di un contenzioso espropri che a seguito di verbale di conciliazione giudiziale sottoscritto in data 1° aprile 2022 ha permesso il rilascio di 8.300 mila euro afferente alla componente risarcitoria richiesta in precedenza e pertanto accantonata.

Gli utilizzi per 22.775 mila euro hanno interessato principalmente il pagamento del contenzioso Responsabilità civile senza copertura assicurativa, degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione e del contenzioso del giuslavoristico.

- Il “Fondo rischi copertura perdite partecipate”, pari a 155 mila euro, accoglie l'accantonamento rilevato nel periodo a fronte della copertura perdite della controllata Autostrade del Lazio in liquidazione S.p.A., sulla base dei risultati del bilancio iniziale di liquidazione del 7 febbraio 2022.

A completamento delle informazioni rese con riferimento ai fondi per rischi e oneri, si segnala che essi non sono stati oggetto di attualizzazione in quanto non risulta possibile effettuare delle ipotesi sulla data di conclusione delle cause in essere, così come consentito dallo IAS 37 par. 45.

33. ACCONTI PER OPERE DA REALIZZARE NON CORRENTI E CORRENTI

La voce, pari a complessivi 1.830.668 mila euro (di cui correnti 482.310 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 (66.069 mila euro).

La voce acconti per opere da realizzare rileva un incremento di 96.760 mila euro dovuta principalmente:

- ai nuovi acconti generatisi nel periodo (258.189 mila euro);
- all'incremento dei reversal di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione di periodo (negativi 21.686 mila euro);
- la restante parte si riferisce al decremento degli acconti dell'esercizio precedente per effetto della produzione realizzata nel corso dell'esercizio al netto dei relativi incassi.

La voce accoglie anche “Acconti per opere da realizzare ex Fondo Centrale di Garanzia”, pari a 7.798 mila euro, che si riferisce ai risultati positivi generati dal FCG a partire dalla data di FTA destinati al finanziamento di opere ancora da attivare e realizzare.

34. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARE NON CORRENTI E CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre passività finanziarie alla fine dei due periodi a confronto.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022			31.12.2021			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso lo Stato	721.117	-	721.117	721.687	-	721.687	(570)	-	(570)
Debiti finanziari IFRS 16	14.474	5.761	20.234	2.967	4.669	7.636	11.507	1.092	12.598
Totale	735.591	5.761	741.352	724.654	4.669	729.323	10.937	1.092	12.028

La voce Altre passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 741.352 mila euro, si riferisce (i) ai debiti verso lo Stato per 721.117 mila euro, principalmente relativi al valore degli acconti incassati da Anas per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione e non è stata quindi applicata l'attualizzazione, e (ii) alle passività finanziarie derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 (20.234 mila euro, di cui 5.761 mila euro come quota corrente).

Nel corso dell'esercizio si evidenzia un incremento di 12.028 mila euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente determinato dall'aumento delle “Passività del Leasing”, rappresentante il valore attuale dei pagamenti dovuti per il leasing non versati al 31 dicembre 2022 secondo l'applicazione prevista dall'IFRS 16.

35. DEBITI COMMERCIALI CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione della voce alla fine dei due periodi a confronto.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Debiti verso fornitori	1.963.715	1.505.452	458.263
Debiti commerciali v/società del gruppo	119.129	93.229	25.900
Totale	2.082.844	1.598.681	484.163

La voce presenta un saldo pari a 2.082.844 mila euro, registrando un incremento dei debiti commerciali pari a 484.163 mila euro, che è riconducibile all'effetto:

- dell'incremento dei “debiti verso fornitori” per 458.263 mila euro dovuto principalmente ai maggiori stanziamenti lavori effettuati al 31 dicembre 2022;
- dell'incremento “debiti verso società del gruppo” per 25.900 mila euro, attribuibile principalmente alla Società controllata Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. (19.894 mila euro), alla Società Rete Ferroviaria Italiana Spa (1.772 mila euro), alla Società Ferrovienord S.p.a. (1.000 mila euro) nonché alla Società controllante Ferrovie dello Stato Spa (1.967 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 5.306 mila euro, si riferisce principalmente ai debiti per fatture ricevute e da ricevere (1.418 mila euro) e ai debiti per ritenute infortuni accantonate (3.888 mila euro) relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.

36. ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura non commerciale, né finanziaria. La composizione della voce è illustrata nella seguente tabella:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
	Correnti	Correnti	Correnti
Acconti su commesse da cliente	85.428	87.120	(1.692)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza soc.	47.524	41.878	5.646
Debiti tributari	26.374	15.481	10.892
Debiti verso personale	35.331	32.976	2.355
Debiti per contributi a favore Soc. Concessionarie	264.490	322.514	(58.024)
Altri debiti	196.203	96.916	99.287
Totale	655.349	596.885	58.464

Le altre passività correnti presentano un saldo di 655.349 mila euro e registrano un incremento di 58.464 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La voce accoglie principalmente:

- acconti su commesse per 85.428 mila euro, relativi soprattutto agli anticipi percepiti a fronte delle opere da realizzare per 76.081 mila euro e ad acconti per lavori su strade non in concessione per 9.354 mila euro;
- debiti verso istituti previdenziali, pari a 47.524 mila euro, che registrano un incremento di 5.646 mila euro;
- debiti tributari, pari a 26.374 mila euro, relativi in particolare ai debiti per ritenute fiscali sui redditi da lavoro dipendente e debiti riferibili alla quota di IVA maturata nella liquidazione del periodo di dicembre;
- debiti verso il personale, pari a 35.331 mila euro, che registrano un incremento di 2.355 mila euro;
- debiti per contributi a favore di società concessionarie autostradali pari a 264.490 mila euro, relativi a finanziamenti ricevuti dai Ministeri e che registrano un decremento di 58.024 mila euro, a fronte dei pagamenti effettuati nell'esercizio;

- altri debiti, per 196.203 mila euro, che registrano un incremento di 99.287 mila euro rispetto all'esercizio precedente e si riferiscono prevalentemente (i) per 22.677 mila euro a debiti per contributi a favore degli enti locali, (ii) per 14.992 mila euro a debiti per espropri, (iii) per 60.000 mila euro alle somme incassate come anticipo, ai sensi dell'art 7 ter 10 del legge del 5 agosto 2022, n. 108, che dovranno essere restituite da Anas, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della Concessione relativa all'infrastruttura autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 alla Società *in house*, (iv) per 34.199 mila euro ai ricavi da pedaggi “Gestione A 24 A25”, eccedenti i costi sostenuti per la gestione dell'autostrada e rinviati agli esercizi futuri, (v) per 13.697 mila euro a debiti da pedaggi art. 15 comma 2 D.L. 78 e (vi) per 14.131 mila euro a debiti per depositi e cauzioni.

37. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Per le attività svolte la Società è esposta a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Si riporta di seguito la classificazione delle attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS9.

	Valori in migliaia di euro	
	2022	2021
Crediti commerciali al costo ammortizzato	186.767	240.633
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	220.500	388.259
Altre attività al costo ammortizzato	2.438.949	2.213.231
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione al costo ammortizzato	3.514.315	3.153.118
Attività per lavori in corso su ordinazione al costo ammortizzato	151.988	125.116
Altre attività finanziarie al costo ammortizzato	683.433	544.578
Totale attività finanziarie	7.195.952	6.664.935
Finanziamenti al costo ammortizzato	577.667	753.229
Debiti commerciali al costo ammortizzato	2.082.844	1.598.681
Altre passività al costo ammortizzato	655.349	596.885
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato	1.830.668	1.733.908
Altre passività finanziarie al costo ammortizzato	741.352	729.323
Totale passività finanziarie	5.887.881	5.412.027

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società.

RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la Pubblica Amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della Pubblica Amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

Valori in migliaia di euro

	Pubblica Amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	31.12.2022
Crediti commerciali correnti e non correnti	88.001	230.553	0	20.201	338.755
Altre attività correnti e non correnti	1.145.045	1.228.414	0	65.490	2.438.949
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.514.315	683.433	0	0	4.197.748
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	220.500	0	220.500
Totale Attività finanziarie	4.747.361	2.142.400	220.500	85.691	7.195.952

Valori in migliaia di euro

	Pubblica Amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	31.12.2021
Crediti commerciali correnti e non correnti	87.321	253.934	0	24.494	365.748
Altre attività correnti e non correnti	1.068.788	1.020.541	0	123.902	2.213.231
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.153.118	544.578	0	0	3.697.696
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	388.259	0	388.259
Totale Attività finanziarie	4.309.227	1.819.053	388.259	148.396	6.664.935

NOTE AL BILANCIO

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, con evidenza delle classi di scaduto:

Valori in migliaia di euro

31.12.2022						
		Scaduti da				
	Non scaduti	0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	4.256.452	-	-	383.087	210.104	4.849.643
Fondo Svalutazione	2.682	-	-	2.505	97.094	102.281
Pubblica Amministrazione (netto)	4.253.770	-	-	380.582	113.010	4.747.362
Società del Gruppo	110.299	-	-	7.334	5.446	123.078
Fondo Svalutazione	36	-	-	5	6.327	6.367
Società del Gruppo (netto)	110.263	-	-	7.329	(881)	116.711
Clienti Terzi	2.325.722	-	-	29.931	148.147	2.503.799
Fondo Svalutazione	270.096	-	-	99	122.226	392.421
Clienti Terzi (netto)	2.055.625	-	-	29.832	25.921	2.111.378
Istituti Finanziari	220.529	-	-	-	10	220.539
Fondo Svalutazione	28	-	-	-	10	39
Istituti Finanziari (netto)	220.500	-	-	-	-	220.500
Totale attività finanziarie	6.640.159	-	-	417.743	138.051	7.195.952

Valori in migliaia di euro

31.12.2021						
		Scaduti da				
	Non scaduti	0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione	3.826.932	-	-	374.948	210.338	4.412.219
Fondo Svalutazione	2.557	-	-	2.411	98.024	102.991
Pubblica Amministrazione (netto)	3.824.375	-	-	372.537	112.315	4.309.227
Società del Gruppo	133.959	-	-	12.553	3.594	150.106
Fondo Svalutazione	85	-	-	8	1.617	1.711
Società del Gruppo (netto)	133.874	-	-	12.544	1.977	148.396
Clienti Terzi	1.832.433	180.159	-	54.015	117.882	2.184.489
Fondo Svalutazione	150.632	123.853	-	8.990	81.961	365.436
Clienti Terzi (netto)	1.681.801	56.307	-	45.025	35.921	1.819.053
Istituti Finanziari	388.301	-	-	-	10	388.311
Fondo Svalutazione	42	-	-	-	10	52
Istituti Finanziari (netto)	388.259	-	-	-	-	388.259
Totale attività finanziarie	6.028.310	56.307	-	430.107	150.212	6.664.935

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

Valori in migliaia di euro

31.12.2022						
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO			Totale
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	
da AAA a BBB-	-	-	4.646.844	380.235	209.873	5.236.952
da BB a BB+	-	-	1.542.447	-	107.611	1.650.057
da B a CCC	-	-	-	-	-	-
da CC a C	-	-	8.454	754.991	46.605	810.050
D	-	-	-	-	-	-
Valori Contabili Lordi	-	-	6.197.744	1.135.226	364.089	7.697.059
Fondo Svalutazione	-	-	5.997	269.437	225.673	501.107
Valore Netto	-	-	6.191.748	865.789	138.415	7.195.952

Valori in migliaia di euro

31.12.2021						
	FVTPL	FVOCI	COSTO AMMORTIZZATO			Totale
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	
da AAA a BBB-	-	-	4.424.578	367.789	213.933	5.006.300
da BB a BB+	-	-	1.216.302	-	124.553	1.340.855
da B a CCC	-	-	27.158	-	8.712	35.870
da CC a C	-	-	8.454	743.647	-	752.101
D	-	-	-	-	-	-
Valori Contabili Lordi	-	-	5.676.492	1.111.436	347.197	7.135.125
Fondo Svalutazione	-	-	14.323	269.821	186.047	470.190
Valore Netto	-	-	5.662.169	841.615	161.151	6.664.935

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 31.12.2021	14.323	269.821	186.047	470.190
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	151	121	46.007	46.279
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	(8.477)	6.124	(4.417)	(19.017)
Nuove attività finanziarie acquisite	-	5.619	-	5.619
Utilizzo Fondo	-	-	(1.964)	(1.964)
Saldo al 31.12.2022	5.997	269.437	225.673	501.107



RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto del proprio modello di funzionamento (basato principalmente sull'incasso di contributi pubblici) e dalla possibilità derivante dalla propria attività caratteristica di avere accesso alle fonti di finanziamento bancarie. I finanziamenti sono quasi tutti a breve termine.

Al 31 dicembre 2022 la Società aveva linee di credito pari a complessivi 1.359,2 milioni di euro, di cui 1.337,5 milioni di euro a breve termine (utilizzate nella misura di 553 milioni di euro) e 21,7 milioni di euro a medio/lungo termine.

Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, indicate al lordo degli interessi da versare:

Valori in migliaia di euro

31 Dicembre 2022	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Finanziamenti da banche	395.183	175.224	7.260	-	-	577.667
Altre Passività finanziarie	-	2.742	-	-	718.375	721.117
Passività del leasing	2.880	2.880	1.824	5.472	7.178	20.234
Debiti commerciali	641.172	1.441.673	-	-	-	2.082.844
Totale passività finanziarie	1.039.235	1.622.519	9.084	5.472	725.554	3.401.863

Valori in migliaia di euro

31 Dicembre 2021	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
Passività finanziarie non derivate						
Finanziamenti da banche	506.927	224.629	14.413	7.260	-	753.229
Altre Passività finanziarie	-	-	-	-	721.687	721.687
Passività del leasing	2.334	2.334	741	2.224	2	7.636
Debiti commerciali	529.352	1.069.330	-	-	-	1.598.681
Totale passività finanziarie	1.038.613	1.296.293	15.154	9.484	721.689	3.081.234

NOTE AL BILANCIO

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro i 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni:

Valori in migliaia di euro

31 Dicembre 2022	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	577.667	570.407	7.260	-
Passività del leasing	20.234	5.761	7.295	7.178
Altre Passività finanziarie	721.117	2.742	-	718.375
Debiti Finanziari non derivati	1.319.019	578.910	14.556	725.554
Debiti commerciali	2.082.844	2.082.844	0	0

Valori in migliaia di euro

31 Dicembre 2021	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	753.229	731.556	21.673	-
Passività del leasing	7.636	4.669	2.965	2
Altre Passività finanziarie	721.687	-	-	721.687
Debiti Finanziari non derivati	1.482.553	736.225	24.638	721.689
Debiti commerciali	1.598.681	1.598.681	0	0

RISCHIO DI MERCATO

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

La Società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione delle società a tale rischio entro livelli accettabili, ottimizzando, al tempo stesso, il rendimento degli investimenti.

Tale rischio è, inoltre, declinato nelle seguenti componenti: rischio di tasso di interesse e rischio di cambio sotto dettagliati.

RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE

Il rischio di tasso di interesse è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

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 2022 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 3,2 milioni (5,4 milioni di euro - negativa/positiva - per il conto economico dell'esercizio 2021).

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

	Incremento/decremento dei punti base	Effetto sull'utile ante imposte
Attività finanziarie e Acconti da IFRIC 12	-0,50%	3.120
	0,50%	(3.206)

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.

38. PASSIVITÀ E ATTIVITÀ POTENZIALI

Oltre a quanto già evidenziato nella Nota 32 - Fondi per Rischi e Oneri, di seguito si specificano gli altri impegni

e rischi non risultanti dalla situazione patrimoniale.

Anas è convenuta in numerosi giudizi, civili e amministrativi, in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Allo stato attuale, tutti gli accantonamenti relativi a contenziosi in essere ritenuti probabili sono stati accantonati nel fondo rischi e oneri, bisogna, però, tenere in considerazione i numerosi procedimenti giudiziali 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 è pari a 625 milioni di euro (503 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

L'incremento netto del periodo è prevalentemente attribuibile all'aggiornamento dell'onere potenziale di un atto di citazione volto alla c.d. "*restitutio in integrum*" ovvero di importo equivalente dell'opera realizzata in conseguenza della risoluzione per inadempimento della convenzione rep 11/81 (convenuti in causa Anas, Presidenza del Consiglio dei Ministri e Commissario Straordinario di Governo).

In relazione alle passività potenziali per quanto attiene al contenzioso giudiziale lavori risultano presenti numerose richieste definite potenzialmente "possibili". L'importo del *Petitur* di richiesta ammonta complessivamente a circa 1 miliardo di euro, e in base alle valutazioni acquisite è ipotizzabile un onere futuro pari a circa 296 milioni di euro (461 milioni di euro al 31 dicembre 2021).

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 garantisca 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 e 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 a 9.803 mila euro, 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 e 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 del 5 marzo 2019 evidenziando *"l'ineludibile esigenza che il prospettato differimento nell'esperimento 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 stata 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 da Chubb European Group S.E.

Attualmente, quindi, l'escussione è sospesa in attesa del giudizio di Cassazione per il quale si è in attesa di fissazione della data di udienza.

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. 106 Jonica – Cat. B – dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento 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).

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.

Con la sentenza n. 6203/2020 pubblicata il 9 dicembre 2020, la Corte d'Appello di Roma ha rigettato l'impugnazione del lodo promossa da Anas e dichiarato inammissibile l'opposizione di terzo proposta dall'ATI Carchella.

Contestualmente alla comunicazione del provvedimento, l'Avvocatura Generale ha comunicato con nota n. 668136 del 14 dicembre 2020 che provvederà a promuovere ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CdA di Roma. Anas, al tempo stesso, ha sollecitato all'Avvocatura l'impugnazione dinanzi la Corte di Cassazione della sentenza predetta. Il giudizio risulta attualmente pendente con N.R.G. 7366/2021 e si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione. Essendo stato l'arbitrato interamente pagato, potrà sopravvenire una attività potenziale qualora Anas risultasse vittoriosa nei giudizi sopra riportati.

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 maggio 2011 convertito in Legge n° 106 del 12 luglio 2011), è stata esclusa per gli affidamenti a CG la possibilità di addivenire ad accordi bonari ex art. 240, e conseguentemente per quanto attiene le riserve iscritte dai Contraenti Generali le stesse risulteranno risolubili 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 la quasi totalità dei Contraenti Generali ha promosso azione giudiziale, pertanto i *petita* e l'onere di soccombenza stimati sulle richieste sono già riflessi all'interno del Fondo rischi.

Al 31 dicembre 2022 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, si può ipotizzare, relativamente alle riserve iscritte dal C.G. per circa 101 milioni di euro, un onere futuro di circa 10,1 milioni di euro.

4) Quadrilatero Marche Umbria (Società pubblica di progetto istituita per la realizzazione dell' Asse viario Marche Umbria) e Anas hanno chiamato in causa "Val di Chienti" e le consorziate - Contraente Generale per la realizzazione del I Maxilotto (Lavori di completamento della direttrice strada statale 77 "Val di Chienti" Civitanova Marche-Foligno tramite realizzazione del tratto Collesentino II - Foligno e interventi di completamento) per 300,49 milioni di euro per oneri dovuti a difforme realizzazione gallerie, a titolo di penale per ritardata ultimazione dei lavori; maggior danno per maggiori costi di manutenzione; maggior danno per il protrarsi struttura di Quadrilatero e danno all'immagine.

Le società convenute si sono costituite con comparsa in data 13 febbraio 2017 con domanda riconvenzionale chiedendo nei confronti di Anas e Quadrilatero sia il danno all'immagine che i maggiori oneri di cui alle riserve iscritte.

Per le riserve per le quali è stata spiegata domanda riconvenzionale anche nei confronti di Anas (pari a 1.129 milioni di euro) si stima un onere di 16 milioni di euro pari alle riserve riconosciute dal CTU in favore di Val di Chienti. Il livello di rischio è valutato possibile.

La causa era stata trattenuta in decisione all'udienza del 21 settembre 2021 ma con ordinanza del 30 giugno 2022 il G.I. ha rimesso la causa sul ruolo convocando i CTU per chiarimenti e integrazione quesiti.

Nelle more dell'udienza, Val di Chienti ha depositato istanza di ricsuzione di uno dei 3 CTU nominati.

All'udienza del 18 luglio 2022 il giudice ha invitato le parti a trovare un accordo avendo a riferimento la CTU depositata; con ordinanza in pari data ha accolto l'istanza di ricsuzione del CTU. Sostituito il CTU ricsuto, il giudice ha fissato l'udienza del 19 settembre 2022 per l'eventuale conciliazione o, in mancanza, giuramento del nuovo CTU con integrazione dei quesiti e richiesta di chiarimenti.

A seguito della mancata conciliazione delle parti in data 12 dicembre 2022 è avvenuto il giuramento del nuovo CTU. Da ultimo, la causa è stata rinviata, per la comparizione delle parti, all'udienza del 20 giugno 2023.

5) Rispetto ai contenziosi con General Contractor SIS S.C.P.A., per i rilevanti effetti economici connessi a livello societario si segnala la recente favorevole sentenza n. 8741/2020, pubblicata il 17 giugno 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 a 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 mila 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 dinnanzi alla Corte d'Appello di Roma, con N.R.G. 4334/2020, IIa sezione, con richiesta di parziale riforma della pronuncia (*petitum* pari a 300 milioni di euro e un livello di rischio "Remoto").

A fronte dell'istanza di anticipazione dell'udienza promossa da controparte e accolta dal Collegio, l'udienza di prima trattazione della controversia è stata fissata all' 11 gennaio 2022.

Successivamente a tale udienza, il Collegio respingendo le istanze istruttorie formulate dalla parte appellante ha rinviato la causa all'8 marzo 2023 per la precisazione delle conclusioni. Quest'ultima è stata rinviata d'ufficio al 31 ottobre 2023.

ALTRI ARBITRATI

Allo stato non sussistono procedimenti arbitrali pendenti che coinvolgono Anas, ma sono pendenti davanti alle Autorità giudiziarie alcuni procedimenti di impugnazione dei lodi arbitrali emessi nei confronti della Società.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

In ordine alle attività e passività potenziali si segnalano i seguenti procedimenti:

1) Con atto di citazione notificato in data 5 luglio 2019 la società As.co.sa. contro Anas e la Presidenza del Consiglio dei Ministri (PCM), innanzi al Tribunale di Napoli, per ottenere la *restitutio in integrum* ovvero un importo pari all'equivalente economico dell'opera realizzata (247 milioni di euro) nell'ambito dei lavori relativi alla costruzione della "Bretella stradale di collegamento tra l'asse mediano e l'asse di supporto ASI", opera realizzata in forza della Legge n. 219/1981. Tale domanda è conseguenza della risoluzione per inadempimento della convenzione 11/81, disposta con sentenza 11464/2013 del Tribunale di Napoli e confermata dalla Corte di Appello di Napoli con sentenza 2996/2017. Avverso tale ultima pronuncia Anas, difesa dall'Avvocatura Generale dello Stato, ha proposto ricorso innanzi alla Corte di Cassazione. Nell'ambito del menzionato giudizio pendente innanzi al Tribunale di Napoli – ove l'Anas è difesa dall'Avv. Maurizio D'Albora – il G.I. con provvedimento del 5 ottobre 2021, a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 3 maggio 2021, ha rilevato che, in aderenza alla pronuncia delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione (sentenza n. 4090/2017), recentemente confermata dalla Cassazione con ordinanza n. 14143/2021, potrebbe configurarsi "il divieto di frazionamento del credito", e ha assegnato alle parti termine sino al 30 novembre 2021 per il deposito di note, rinviando per il prosieguo all'udienza del 17 gennaio 2022, poi ulteriormente rinviata causa Covid-19 all'udienza del 17 marzo 2022, e, da ultimo, all'udienza del 21 aprile 2022. Alla suddetta udienza le parti hanno discusso in merito all'eccezione di abusivo frazionamento del credito da parte dell'attrice, sollevata da Anas, secondo cui la pluralità delle iniziative processuali intraprese nel corso degli anni dalla Società As.co.sa configurerebbe un abuso dello strumento processuale, con conseguente inammissibilità della domanda. All'esito della discussione, il giudice si è riservato sulla decisione della questione.

Il giudice, con ordinanza del 2 novembre 2022, emessa a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 21 aprile 2022, ha dichiarato la sospensione del giudizio sino all'esito del passaggio in giudicato della sentenza della Corte di Appello n. 2996/2017. Tale pronuncia confermava la declaratoria della risoluzione della convenzione stipulata con Ascosa, per inadempimento dell'Anas, e è stata da quest'ultima impugnata innanzi alla Corte di Cassazione con il patrocinio dell'Avvocatura Generale dello Stato (RG 23447/2018).

Si segnala, inoltre, che con decreto n. 4444/2019 del 17 ottobre u.s., il Tribunale civile di Napoli ha sospeso il giudizio (R.G. 4004/16), collegato al presente, fino al passaggio in giudicato della richiamata sentenza della Corte d'Appello di 2996/2017, instaurato dalla stessa Ascosa nei confronti di Anas per il riconoscimento di maggiori oneri per l'importo di oltre 2 milioni di euro, ritenuti dovuti, anch'essi, sul presupposto della risoluzione della Convenzione rep. n. 11/81. La pretesa creditoria del Consorzio trae origine dalla realizzazione di un'opera ex titolo VIII Legge 219/81 e scaturisce da atti e fatti sorti in precedenza al trasferimento dell'opera ad Anas S.p.A. Ciò ha reso opportuno, al momento della costituzione, eccepire anche l'accollo statale ai sensi dell'art. 42 della legge 144/99 che, ove accolto, abbasserebbe notevolmente l'alea di Anas.

2) Con atto di citazione notificato in data 15 novembre 2019 la Alessandro Patanè Consulting ha notificato un atto di citazione nei confronti del Ministero dell'Interno e Anas per il riconoscimento dell'indebito utilizzo da parte di Anas e del ridetto Ministero del software di gestione del sistema Vergilius, illegittimamente – secondo controparte - ottenuto da Autostrade. Conseguentemente la controparte richiede la condanna alla corresponsione del complessivo importo di 21 milioni di euro e/o a quanto sarà ritenuto di giustizia.

Anas si è costituita con comparsa depositata il 27 maggio 2020 con la quale ha sostenuto, attraverso la difesa interna, l'infondatezza della richiesta nonché, in ogni caso, la manleva da parte di Autostrade, società che ha fornito il software. Di conseguenza, Anas ha chiesto di essere autorizzata a chiamare in causa le imprese terze (Autostrade spa e Autostrade Tech 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 e è stato dichiarato contumace. L'attore ha modificato il *petitum* a 396 milioni di euro oltre accessori con la prima memoria istruttoria. Il Tribunale di Roma (RG 71112/2019) ha da ultimo sospeso il giudizio ex art. 295 c.c. per pregiudizialità rispetto ad altri due procedimenti pendenti tra le parti per il medesimo oggetto.

3) Con sentenza n. 630 del 31 maggio 2022, si è concluso con una pronuncia di archiviazione il procedimento avviato dalla Contraloria General della Repubblica colombiana nei confronti, tra gli altri, del Consorzio VIAL ITACOL e dei suoi componenti (Anas e Progin) per il risarcimento del presunto danno arrecato alle risorse pubbliche del Fondo de Adaptacion, per un importo complessivo di 11.295.181.059 COP (pari a circa 3 milioni di Euro), in ragione del dissesto del Ponte Quebrada, nella Regione di Otanche, ritenendo il fatto ascrivibile a causa di forza maggiore.

Per le medesime ragioni, il 25 agosto u.s., anche la Fiscalía (procura) Colombiana ha disposto l'archiviazione del procedimento promosso, per i medesimi fatti, nei confronti del Legale Rappresentante del Consorzio, Francesco Romeo, con l'accusa, non meglio precisata, di essere incorso nel reato di *celebración de contrato sin cumplimiento de requisitos legales* (letteralmente stipula di un contratto in difformità ai requisiti di legge).

4) Nell'ambito del giudizio instaurato da Anas a seguito del mancato pagamento della Società Strada dei Parchi, ex concessionaria delle Autostrade A24 e A25, si rappresenta che attualmente sono pendenti i seguenti contenziosi:

a) Due giudizi instaurati dinanzi al Tribunale di Roma da Strada dei Parchi (RG n. 33007/2016 e RG n. 77217/2017 per il risarcimento dei danni asseritamente subiti a causa delle condizioni delle autostrade in concessione, valutati complessivamente in circa 550 milioni di euro). I due giudizi sono stati riuniti e decisi con sentenza n. 16036 pubblicata in data 16 novembre 2020, con la quale il Tribunale di Roma ha respinto tutte le domande di Strada dei Parchi, condannandola alla rifusione delle spese di lite. Con atto di citazione notificato in data 17 dicembre 2020, Strada dei Parchi ha proposto appello, pendente dinanzi

alla Corte di Appello di Roma, sez. I, RG n. 6914/2020.

Il Collegio ha pronunciato l'ordinanza del 22 dicembre 2021, con cui ha ritenuto di non poter dichiarare inammissibile l'appello ai sensi dell'art. 348 bis c.p.c. e ha disposto un rinvio della causa all'udienza del 26 aprile 2023 per la precisazione delle conclusioni e discussione orale ex art. 281 sexies c.p.c., senza concedere termine per il deposito di note.

b) Un contenzioso che trae origine dal decreto ingiuntivo ottenuto da Anas relativamente ai crediti delle rate 2017 e 2018, alla nona e decima rata del Fondo Centrale di Garanzia e ai crediti concessori maturati fino a marzo 2019 (RG n. 75938/2019).

Le 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 55,86 milioni di euro, comprendente gli interessi di dilazione. Con ordinanza del 12 novembre 2020, il giudice ha concesso la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo opposto, ai sensi dell'art. 648 c.p.c., limitatamente all'importo di 29,1 milioni di euro oltre interessi convenzionali, riconoscendo dovuti gli importi fatturati a titolo di canone concessorio (rate 2017 e 2018) e relative integrazioni, nonché la nona e decima rata del debito verso l'ex Fondo Centrale di Garanzia.

Il Tribunale con sentenza del 9 settembre 2022 condanna Strada dei Parchi S.p.A. al pagamento in favore di Anas S.p.A. della somma di 29,1 milioni di euro oltre interessi (al tasso di interesse convenzionale nella misura del 4,8% per l'attualizzazione delle rate del Fondo di Garanzia, e degli interessi nella misura legale, ex art 1282 comma II c.c. sulle altre voci) e al pagamento delle spese processuali, quanto ad Anas nella misura di 52 mila euro, oltre rimborso forfettario spese generali e oneri riflessi di legge, mentre, quanto al Ministero, liquida nella misura di 37 mila euro oltre rimborso forfettario spese generali, omnia.

L'importo di 29,1 milioni di euro oltre interessi fino al 5 maggio 2021 (per un importo complessivo di 30,4 milioni di euro) è stato interamente recuperato da Anas a seguito della notifica dell'atto di precetto di cui al successivo punto c).

c) Un atto di precetto avverso il quale Strada dei Parchi ha proposto opposizione con atto di citazione notificato in data 5 febbraio 2021, instaurando il giudizio RG 9684/2021. L'udienza di ammissione dei mezzi istruttori è stata fissata al 7 marzo 2022. All'udienza suddetta il giudice ha rinviato alla successiva udienza del 3 luglio 2023 per la precisazione delle conclusioni.

d) Un procedimento monitorio RG 47339/2020 promosso da Anas dinanzi al Tribunale di Roma volto ad ottenere il pagamento della rata 2019, l'undicesima rata del Fondo Centrale di Garanzia e i crediti concessori relativi al periodo aprile 2019-luglio 2020, per un importo complessivo di 82,59 milioni di euro oltre interessi. Anas ha ottenuto l'emissione del decreto ingiuntivo n. 16723/2020 – non provvisoriamente esecutivo – opposto da Strada dei Parchi con atto di citazione notificato in data 27 novembre 2020 (RG

n. 67037/2020). L'udienza di comparizione è stata fissata al 22 febbraio 2022. Con ordinanza del 28 marzo 2022 il giudice ha respinto la richiesta di concessione della provvisoria esecuzione del decreto ingiuntivo ex art. 648 c.p.c., fissando l'udienza di trattazione al 29 settembre 2022, poi rinviata d'ufficio al 18 ottobre 2022.

Alla suddetta udienza, il Tribunale ha assegnato i termini per il deposito delle memorie di cui all'art. 183, comma 6, c.p.c., fissando la successiva udienza al 28 settembre 2023.

e) Un ricorso per ingiunzione, depositato in data 22 giugno 2021 dinanzi al Tribunale di Roma, volto a ottenere il pagamento della rata 2020, della dodicesima rata del fondo Centrale di Garanzia e per i crediti concessori fino al saldo afferente al 31 marzo 2021 (per un totale di 74,85 milioni di euro).

Il ricorso è stato iscritto a ruolo il 29 giugno 2021, in data 13 luglio 2021 è stato emesso il relativo D.I. n. 13091/2021 - non provvisoriamente esecutivo - nei confronti di Strada dei Parchi che ha provveduto a opporlo con atto di citazione notificato ad Anas in data 24 settembre 2021 (RG.58561/2021). L'udienza di prima comparizione indicata in citazione è fissata al 7 marzo 2022. In data 10 marzo 2022 il Presidente del Tribunale ha accolto l'istanza di astensione facoltativa del giudice precedentemente designato, e ha rimesso gli atti al Presidente della 2° Sezione Civile per la riassegnazione della causa. A seguito della riassegnazione ad altro giudice, è stato disposto il rinvio all'udienza di prima comparizione e trattazione della causa al 9 settembre 2022. All'esito dell'udienza anzidetta, il G.I. si è riservato sulla richiesta di Anas di provvisoria esecutività del D.I. opposto e sulla chiamata in causa del MIMS, concedendo un termine di 30 giorni dall'udienza a Strada dei Parchi per produrre una memoria e un successivo termine di 30 giorni ad Anas per replicare. Il Tribunale, con ordinanza del 21 novembre 2022, ha sciolto la riserva e ha autorizzato la chiamata in giudizio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, assegnando alla opponente il termine di 30 giorni per la notifica della citazione. Inoltre, ha rigettato l'istanza di concessione della provvisoria esecuzione del decreto ingiuntivo opposto e ha fissato l'udienza del 29 marzo 2023 per la comparizione delle parti.

f) Un ricorso dinanzi al TAR Lazio nei confronti di Anas e di SdP, proposto in data 30 marzo 2021 dalla Plus S.r.l., per l'annullamento del silenzio serbato dalle Amministrazioni resistenti rispetto all'istanza notificata a mezzo PEC il 2 febbraio 2020, con la quale la ricorrente chiedeva di procedere all'acquisizione sanante di aree edificabili in sua proprietà, ex art. 42 bis del DPR 327/2001 nonché per l'accertamento dell'obbligo di provvedere in relazione alla medesima istanza, mediante l'adozione di provvedimento espresso, secondo quanto disposto dall'art. 42bis del DPR n. 207/2001 (RG. 3469/2021).

In data 9 aprile u.s. si è tenuta l'udienza in Camera di Consiglio e il Collegio ha rinviato per la discussione all'udienza camerale del 20 ottobre 2021.

La ricorrente, con ricorso per motivi aggiunti notificato in data 22 luglio 2021, ha riproposto le stesse domande integrando il contraddittorio nei confronti del MIMS, subentrato ad Anas nel ruolo di concedente

dell'A24 nei confronti di Strada dei Parchi.

All'esito dell'udienza del 20 ottobre 2021, il TAR Lazio, con ordinanza interlocutoria pubblicata il 21 dicembre 2021, ha disposto una CTU volta ad accertare l'esatta identificazione e delimitazione dei terreni oggetto della dedotta occupazione illegittima e ad individuare le procedure di esproprio, che hanno coinvolto i detti immobili, rinviando per i successivi adempimenti istruttori alla Camera di Consiglio del 6 luglio 2022. Con ordinanza n. 6755/2022, il Tar Lazio alla luce della complessità delle operazioni demandate al CTU, ha rinviato l'udienza di discussione e ha prorogato i termini già disposti con la precedente ordinanza n. 13210/2021, rinviando per la trattazione della causa alla Camera di Consiglio del 21 dicembre 2022. All'udienza camerale del 21 dicembre u.s., il Collegio, dopo una approfondita discussione sui punti salienti della controversia, ha introitato la causa per la decisione. Il livello di rischio è stato valutato dal difensore remoto.

g) Un ricorso per ingiunzione notificato da Anas il 19 aprile 2022 volto ad ottenere il pagamento della rata annuale per l'anno 2021 (di importo pari a 62,7 milioni di euro) del corrispettivo concessorio di cui all'art. 3.0 lett. c) della Convenzione di concessione, le rate relative all'integrazione dei canoni annui ex art.19 comma 9 bis, Legge n. 102/2009 (acconto e saldo) così come previsto dall'art.12 della Convenzione Unica del 2009 relative ai mesi dal saldo di gennaio 2021 sino al saldo afferente dicembre 2021 per un ammontare di 14 milioni di euro, la quota del canone annuo ex art. 1 comma 1020, Legge n. 296/2006 così come previsto dall'art. 12 della Convenzione Unica del 2009 e dall'art. 3.6.2 dell'Allegato E del PEF per un ammontare di 909 mila euro, per un totale di 77,6 milioni di euro. Il ricorso è stato iscritto a ruolo il 6 giugno 2022, e in data 14 giugno 2022 è stato emesso il D.I. n. 10667/2022, dotato di provvisoria esecutività ex art. 642 c.p.c., nei confronti di Strada dei Parchi.

Strada dei Parchi ha proposto opposizione, chiedendo altresì che il D.I. venisse privato della provvisoria esecutività. Con ordinanza cautelare del 13 agosto 2022 il Tribunale di Roma – sez. feriale – ha rigettato detta richiesta. La prima udienza di trattazione di merito dell'opposizione si è tenuta il 28 novembre 2022. In data 15 dicembre 2022, a scioglimento della riserva assunta nella menzionata udienza, il Tribunale ha respinto l'istanza di modificazione per fatti sopravvenuti della ordinanza ex art. 649 c.p.c. del 13 agosto 2022. La prossima udienza è fissata al 29 maggio 2023 per l'ammissione dei mezzi istruttori.

h) Un atto di precetto per il recupero delle somme liquidate dal D.I. provvisoriamente esecutivo n. 10667/2022 emesso dal Tribunale di Roma in data 14 giugno 2022 (n.r.g. 34102/2022) avente ad oggetto i canoni di concessione anno 2021. Con determinazione n. 150/2022, assunta al Prot. CDG. 461481 del 5 luglio 2022 è stata approvata la deroga al BC in favore dell'av. Antonio Grieco, già difensore di Anas nei procedimenti di recupero dei canoni concessori anni 2019 e 2020. Ciononostante, non è stato possibile notificare Il D.I. unitamente all'atto di precetto, in quanto Strada dei Parchi con ricorso ex art. 44 Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza ha ottenuto l'accesso a misure protettive volte alla definizione di un piano di composizione della crisi e di ristrutturazione del debito, che rendono allo stato impossibile (per lo meno per la durata di quattro mesi) la proposizione di azioni esecutive nei suoi confronti.

5) Con atto di citazione notificato in data 28 settembre 2021, la concessionaria Salt S.p.A. ha convenuto in giudizio Anas, il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero dell'Economia e delle Finanze dinanzi al Tribunale civile di Firenze, chiedendo che venga accertata la responsabilità delle Amministrazioni convenute, ciascuna per quanto di rispettiva competenza, per i loro inadempimenti agli obblighi derivanti dalla Convenzione del 7 ottobre 1999 e dalla Convenzione Unica del 2 settembre 2009. In particolare, la concessionaria, che si trova in regime di prorogatio avendo proseguito la gestione della concessione su richiesta del MIT dalla data di scadenza della convenzione (31 luglio 2019) a oggi, lamenta una serie di inadempimenti del Concedente per tutta la durata del rapporto, che avrebbero comportato maggiori oneri dei quali pretende di essere ristorata. Tali oneri ammontano complessivamente a 685 milioni di euro, oltre a 27,9 milioni di euro per ritardati investimenti, somma accantonata in bilancio da parte di SALT e di cui l'attrice chiede lo svincolo. Di tale somma, la concessionaria chiede la condanna in solido tra le Amministrazioni convenute, attesa l'unitarietà del rapporto concessorio, ma solo una parte (32,71 milioni di euro) è imputata direttamente ad Anas, la cui responsabilità viene circoscritta, ai fini del riparto interno dell'onere risarcitorio solidale, al periodo precedente al subentro del MIMS nelle funzioni di ente concedente, avvenuto in data 1° ottobre 2012. Anas si è costituita in giudizio. All'esito della prima udienza del 12 gennaio scorso il giudice, ritenuta la necessità di definire immediatamente le eccezioni pregiudiziali e preliminari, ha rinviato la causa all'udienza del 11 aprile 2022 per la precisazione delle conclusioni.

In tale occasione, il giudice ha disposto la rimessione degli atti al Presidente del Tribunale per decidere in merito alla competenza delle Sezioni Ordinarie o Specializzate. Il Presidente del Tribunale ha assegnato la causa alla seconda sezione civile, che ha fissato una nuova udienza di precisazione delle conclusioni il 3 febbraio 2023, poi differita al 14 marzo 2023. All'esito dell'udienza il giudice ha concesso i termini di cui all'art. 183 comma 6 c.p.c. e ha rinviato all'udienza del 14 luglio 2023 per l'assunzione dei mezzi istruttori.

6) In data 15 luglio 2022 è stato notificato ricorso al TAR Lazio, sede di Roma, da parte di CEC Consorzio Stabile Europeo Costruttori Soc. Cons. a r.l. per l'annullamento, previa sospensione, dell'aggiudicazione dell'Accordo Quadro quadriennale per i lavori di potenziamento e riqualificazione dell'itinerario E45, in favore dell'Impresa Todini Costruzioni Generali S.p.A.

Il contenzioso presenta istanza risarcitoria in forma specifica e/o per equivalente, con *petitum* convenzionale pari a 25 milioni di euro, livello di rischio "possibile" e onere di 12,5 milioni di euro.

A seguito della camera di consiglio del 7 settembre 2022, la causa è stata rinviata al merito, fissato per il giorno 21 dicembre 2022. In data 30 dicembre 2022 è stata pubblicata la sentenza n. 17947/2022, con la quale il T.A.R. Lazio ha accolto in parte il primo motivo di impugnazione, limitatamente al soddisfacimento del mero interesse strumentale di parte ricorrente ad un riesame della posizione dell'attuale aggiudicataria, disponendo a tal fine un supplemento istruttorio.

7) Con riferimento ai Procedimenti Speciali si evidenzia il giudizio instaurato da Anas nei confronti del

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di Autorità di Gestione del PON - Programma Operativo Nazionale reti e mobilità 2007-2013, avente a oggetto l'impugnazione dell'Ordine di Recupero - adottato dal MIT, con Atto n. 9588 del 10 giugno 2020 delle somme ritenute indebitamente erogate dal MIT in favore di Anas, relativamente all'appalto affidato da Anas all'Impresa Aleandri 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", per un importo di 28.603 mila euro. Il contenzioso pur essendo attivo, si riferisce ad un provvedimento (la revoca del finanziamento, appunto) che potenzialmente potrebbe creare una passività. All'esito dell'ultima camera di consiglio del 24 febbraio 2021, il TAR di Roma con ordinanza n. 9204/2021 pubblicata in data 4 agosto 2021, ha rimesso alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea le questioni pregiudiziali di cui alla suddetta ordinanza, in particolare, in ordine alla definizione del concetto di "irregolarità/frode" di cui al Regolamento Europeo n. 1083/2006, al fine di determinare se tale fattispecie possa ritenersi integrata nel caso in questione e, in caso positivo, se risulti corretto applicare un tasso di rettifica del 100%, nonché sospeso il giudizio amministrativo sino alla notifica della pronuncia che dovrà essere emessa della Corte di Giustizia. Allo stato, si è in attesa del deposito della pronuncia della Corte medesima.

8) Con riferimento 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. e 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 a 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 6 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 a 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 precedentemente fissata al 20 aprile 2021 è stata inizialmente rinviata al 14 settembre 2021 e successivamente al 18 gennaio 2022.

A seguito di quest'ultima, il procedimento è stato trattenuto in decisione con concessione dei termini di cui al 190 c.p.c. Con la sentenza n. 10445 del 2022 il Tribunale di Roma ha accolto le domande dispiagate dall'attrice condannando Anas (su un *petitum* di 3,6 milioni di euro) al pagamento di 42 mila euro a titolo di risarcimento danni, oltre rivalutazione monetaria, spese legali e spese di perizia. Il Collegio, nel provvedimento oggetto di valutazione per un possibile gravame, ha inteso accogliere le risultanze della perizia rispetto alla ritardata consegna dei lavori e all'anomalo andamento.

La sentenza non è stata appellata e pertanto il procedimento è concluso.

9) Il contenzioso ha a oggetto la richiesta di riconoscimento delle riserve iscritte nei lavori di adeguamento strada statale 534 come Raccordo Autostradale Megalotto 4 collegamento autostrada A2 (svincolo Firmo) strada statale Jonica (svincolo Sibari) per un *petitum* di 83 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 a 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 di 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. All'udienza fissata per il 21 settembre 2021 per la precisazione delle conclusioni la causa è stata trattenuta in decisione con concessione dei termini ex art. 190 c.p.c. Pertanto, si è in attesa del deposito della sentenza.

Con la sentenza n. 717/2022 il Tribunale di Roma ha sostanzialmente rigettato le domande promosse dal Consorzio Stabile Grecale (*decisum* di 11 mila euro per lavorazioni extra su 83,1 milioni di euro di *petitum*), compensando le spese di giudizio.

In diritto, il provvedimento ribadisce l'importante principio per cui in caso di fondatezza della risoluzione contrattuale disposta dalla stazione appaltante cadono tutte le domande risarcitorie dell'appaltatrice per riserve, quand'anche fondate.

Inoltre, la sentenza affronta il tema dei rapporti tra causa principale e causa accessoria di garanzia e manleva. In particolare, dal punto di vista processuale, si sofferma sull'onere di riassunzione del procedimento a seguito di fallimento della mandataria, affermando il principio per cui l'evento interruttivo che riguarda la causa principale non si propaga alla causa di manleva trattata simultaneamente, per la quale non si pone la necessità di una riassunzione a pena di estinzione, dando luogo a un contraddittorio meramente facoltativo. La sentenza non è stata appellata e pertanto il procedimento è concluso.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Allo stato non sussistono procedimenti che coinvolgono Anas pendenti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie.

39. INFORMATIVA SULL'ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

I dati essenziali della Società che esercita il controllo esposti nel seguente prospetto riepilogativo sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2021 dalla Società controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Conto Economico		Valori in euro	
	Note	2021	2020
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	153.011.925	188.535.042
Altri proventi	5	9.857.360	8.275.836
Totale ricavi		162.869.285	196.810.878
Costo del personale	6	(65.162.304)	(61.840.530)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(14.824.735)	(8.387.759)
Costi per servizi	8	(152.717.226)	(170.269.015)
Costi per godimento beni di terzi	9	(2.608.258)	(4.343.385)
Altri costi operativi	10	(33.471.684)	(12.100.159)
Costi per lavori interni capitalizzati	11	872.619	970.565
Totale costi		(267.911.588)	(255.970.283)
Ammortamenti	12	(24.585.028)	(22.976.676)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	13	(1.760.185)	(5.156.590)
Risultato operativo		(131.387.516)	(87.292.671)
Proventi da partecipazioni	14	65.209.726	130.829.816
Altri proventi finanziari	14	139.137.779	165.233.654
Oneri su partecipazioni	15	(16.100.583)	(48.882.971)
Altri oneri finanziari	15	(89.372.695)	(132.310.594)
Totale proventi e oneri finanziari		98.874.227	114.869.905
Risultato prima delle imposte		(32.513.289)	27.577.234
Imposte sul reddito	16	32.650.282	13.381.785
Risultato del periodo delle attività continuative		136.993	40.959.019
Risultato netto d'esercizio		136.993	40.959.019

Situazione patrimoniale-finanziaria

Valori in euro

	Note	31.12.2021	31.12.2020
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	17	48.358.406	50.788.278
Investimenti immobiliari	18	449.837.629	442.403.269
Attività immateriali	19	53.533.929	50.147.475
Attività per imposte anticipate	20	174.427.259	175.033.072
Partecipazioni	21	38.055.974.521	38.061.634.521
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	22	8.358.805.216	6.840.307.296
Crediti commerciali non correnti	23	3.529.017	3.758.600
Altre attività non correnti	24	24.595.193	24.065.497
Totale Attività non correnti		47.169.061.170	45.648.138.008
Rimanenze	25	358.567.396	372.097.043
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	26	675.660.694	293.710.284
Crediti tributari	27	84.133.190	86.264.467
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	22	2.196.118.793	3.147.542.214
Crediti commerciali correnti	23	178.745.741	196.458.944
Altre attività correnti	24	2.359.082.120	595.133.072
Totale Attività correnti		5.852.307.934	4.691.206.024
Totale Attività		53.021.369.104	50.339.344.032
Patrimonio netto			
Capitale sociale	28	39.204.173.802	39.204.173.802
Riserve	28	66.854.616	64.806.665
Riserve di valutazione	28	(271.354)	(69.955)
Utili (Perdite) portati a nuovo	28	628.862.321	589.951.253
Utili (Perdite) d'esercizio	28	136.993	40.959.019
Totale Patrimonio Netto		39.899.756.378	39.899.820.784
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	29	8.029.992.583	6.533.734.581
TFR e altri benefici ai dipendenti	30	7.294.604	7.635.534
Fondi rischi e oneri	31	149.520.312	148.095.814
Passività per imposte differite	20	167.844.702	164.067.473
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	32	4.895.039	4.827
Altre passività non correnti	34	27.003.070	29.028.996
Totale Passività non correnti		8.386.550.310	6.882.567.225
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	29	1.610.768.511	2.548.120.993
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	32	631.849.985	314.144.825
Debiti commerciali correnti	33	106.268.988	132.710.431
Altre passività correnti	34	2.386.174.932	561.979.774
Totale Passività correnti		4.735.062.416	3.556.956.023
Totale Passività		13.121.612.726	10.439.523.248
Totale Patrimonio Netto e Passività		53.021.369.104	50.339.344.032

I dati essenziali della Società che esercita l'attività di direzione e coordinamento, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., esposti nel seguente prospetto riepilogativo sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2021:

Conto Economico		Valori in euro	
	Note	2021	2020
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(4)	2.892.128.096	2.375.561.265
Altri proventi	(5)	164.877.413	115.952.912
Totale ricavi operativi		3.057.005.509	2.491.514.177
Costo del personale	(6)	(1.544.945.668)	(1.373.857.506)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(7)	(1.067.952.497)	(739.717.843)
Costi per servizi	(8)	(901.867.561)	(827.117.031)
Costi per godimento beni di terzi	(9)	(35.456.662)	(32.921.276)
Altri costi operativi	(10)	(86.208.363)	(69.910.555)
Costi per lavori interni capitalizzati	(11)	1.031.770.550	884.768.853
Totale costi operativi		(2.604.660.201)	(2.158.755.358)
Ammortamenti	(12)	(110.745.816)	(90.141.561)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(13)	(69.350.088)	(44.513.422)
Accantonamenti	(14)	-	(127.000.000)
Risultato operativo (EBIT)		272.249.404	71.103.836
Proventi e oneri finanziari	-	2.399.870	(32.812.416)
Proventi finanziari	(15)	38.484.409	1.315.892
Oneri finanziari	(16)	(36.084.539)	(34.128.308)
Risultato prima delle imposte		274.649.274	38.291.420
Imposte sul reddito	-	-	(174)
Risultato di esercizio delle attività continuative		274.649.274	38.291.426
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	-
Risultato netto d'esercizio		274.649.274	38.291.246

Situazione patrimoniale-finanziaria		Valori in euro	
	Note	31.12.2021	31.12.2020
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(18)	34.844.685.306	34.471.610.169
Investimenti immobiliari	(19)	1.099.791.042	1.099.022.108
Attività immateriali	(20)	799.654.781	787.458.933
Attività per imposte anticipate	-	-	-
Partecipazioni	(21)	143.773.844	143.776.042
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(22)	72.331.103	110.525.954
Crediti commerciali non correnti	(25)	1.745.531	1.754.646
Altre attività non correnti	(23)	2.653.879.626	3.236.147.348
Totale Attività non correnti		39.615.861.233	39.850.295.200
Rimanenze	(24)	849.275.720	928.399.837
Crediti commerciali correnti	(25)	1.048.769.839	578.713.729
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)*	(22)	148.081.214	568.732.573
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti*	(26)	711.723.445	328.873.064
Crediti tributari	(27)	267.900	266.367
Altre attività correnti	(23)	1.463.564.700	1.438.006.336
Totale Attività correnti		4.221.682.818	3.842.991.906
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-
Totale Attività		43.837.544.051	43.693.287.106
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(28)	31.528.425.067	31.528.425.067
Riserve	(28)	174.500.167	172.585.606
Riserve di valutazione	(28)	(180.672.774)	(175.689.614)
Utili (Perdite) portati a nuovo	(28)	2.134.843.603	2.098.466.919
Utili (Perdite) d'esercizio	(28)	274.649.274	38.291.246
Totale Patrimonio Netto		33.931.745.337	33.662.079.224
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	2.231.934.030	1.897.419.663
TFR e altri benefici ai dipendenti	(30)	403.835.102	446.460.912
Fondi rischi e oneri	(31)	659.608.760	579.362.830
Passività per imposte differite	-	-	-
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(32)	29.309.601	40.764.849
Debiti commerciali non correnti	(34)	16.583.895	18.020.947
Altre passività non correnti	(33)	96.132.222	111.472.121
Totale Passività non correnti		3.437.403.610	3.093.501.322
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	470.124.299	1.295.082.314
Debiti commerciali correnti	(34)	3.063.219.914	2.547.169.562
Debiti per imposte sul reddito	-	-	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(32)	15.713.460	14.292.029
Altre passività correnti	(33)	2.919.337.431	3.081.162.655
Totale Passività correnti		6.468.395.104	6.937.706.560
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-
Totale Passività		9.905.798.714	10.031.207.882
Totale Patrimonio Netto e Passività		43.837.544.051	43.693.287.106

* Per una più corretta esposizione gli incassi del MIMS giacenti sul c/c intersocietario al 31.12.2020 sono stati riclassificati tra le Attività finanziarie correnti.

40. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

I compensi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni sono pari a 293 mila euro ripartiti come evidenziato in tabella:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Amministratori	231	200	30
Sindaci	63	63	(0)
Totale	293	263	30

41. COMPENSO 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 nell'esercizio è pari a 843 mila euro, inclusi corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale.

42. PARTI CORRELATE

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato. I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

Valori in migliaia di euro

	2022	2021
Benefici a breve termine	3.257	3.212
Benefici successivi al rapporto di lavoro	347	351
Altri benefici a lungo termine	0	0
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione	0	294
Totale	3.603	3.857

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.

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla Società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti commerciali e diversi*Valori in migliaia di euro*

	31.12.2022					2022	
Denominazione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Quadrilatero Marche Umbria	61.042	97.181				(1.053)	403
Stretto di Messina in liquidazione	73					(117)	55
Anas International Enterprise	5.854	429				872	153
PMC Mediterraneum S.C.p.A.	46	32				(22)	39
Anas Concessioni Autostradali S.p.a.	6						25
Imprese collegate							
Sitaf - Società Italiana per il Traforo del Frejus	11.371	120					3.580
Autostrade del Lazio	167					(8)	15
Concessioni Autostradali Venete	7.914	1.410				120	15.256
Concessioni Autostradali Lombarde	5						0
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	31.301						29
Autostrada del Molise in liquidazione	52						
Autostrada Asti Cuneo	5.064	4.225					1.743
Controllanti							
Ferrovie dello Stato Spa	299	2.132				2.325	0
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti							
Rete Ferroviaria Italiana	21	10.634				1.882	2
Italcertifer	(6)	185				745	
Italferr	0	13				141	
FS International		63				63	
Ferservizi		63				63	
Ferrovienord		2.114				1.000	1
Grandi Stazioni		455	2.779			2.081	
Blufferries						0	
FS Technology						439	
Cremonesi Workshop		71					
Mercitalia	2					(19)	0
Altre parti correlate							
Società controllate dal MEF	14.033	23.886	0	0	0	336.907	11.661
Totale	137.244	143.015	2.779	0	0	345.422	32.963

Rapporti finanziari

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2022				2022	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Anas International Enterprise			26.100			
Imprese collegate						
Autostrada del Molise in liquidazione						
Concessioni Autostradali Venete						
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco						35.040
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Grandi Stazioni		2.701			15	
Altre parti correlate						
Società controllate dal MEF			8.000		715	
Totale	0	2.701	34.100	0	730	35.040

43. GARANZIE E IMPEGNI

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 52.607 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- 14.637 mila euro alle fidejussioni rilasciate per le commesse in Algeria, di cui 13.941 rilasciata dalla banca algerina BADR e contro garantite da Monte Paschi di Siena a favore dell'AGENCE *Nationale des Autoroutes*;
- 8.000 mila euro alla fideiussione rilasciata da Anas a ENEL Spa come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati a Enel dall'esecuzione dei lavori;
- 1.541 mila euro alle fideiussioni rilasciate in riferimento alle commesse estere di Anas in Libia;
- 26.100 mila euro alle fideiussioni rilasciate da Anas nell'interesse di AIE in riferimento alla commessa Russia.

Si evidenzia inoltre che Anas ha emesso in data 28 novembre 2022 una *comfort letter* finalizzata ad assicurare ad AIE l'adempimento delle obbligazioni assunte nell'ambito della sua attività operativa, fino all'importo massimo di 23 milioni di euro e per il tempo strettamente necessario all'esecuzione delle attività di riordino societario e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2023, data ultima prevista per la messa in liquidazione di AIE.

Con riferimento a contratti e atti aggiuntivi in corso al 31 dicembre 2022 l'ammontare delle garanzie ricevute è pari a circa 1,8 miliardi di euro.

44. INFORMAZIONI SULLE EROGAZIONI PUBBLICHE

Di seguito si riportano le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 commi 125 e 126, che trovano ulteriori dettagli anche in altre sezioni del presente documento. I dati economici fanno riferimento alle entrate e uscite di cassa del 2022.

NOTE AL BILANCIO

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 c. 125 Legge n. 124/2017 con riferimento al 2022:

Valori in migliaia di euro

Contributi incassati		
Soggetto erogante	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	1.920.696	Contributi c/Impianti
Enti Locali	205.419	Contributi c/Impianti
Enti locali – UE (Programmi POR)	14.491	Contributi c/Impianti
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	13.513	Contributi c/Impianti
Totale contributi incassati	2.154.119	

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 c. 126 Legge 124/2017 con riferimento al 2022:

Valori in migliaia di euro

Contributi erogati		
Beneficiario	Importo	Causale
Società concessionarie autostradali	62.730	Convenzione di concessione
Province	15.460	Convenzioni
Società per Cornigliano	6.057	Convenzioni
Quote associative	494	
Totale contributi erogati	84.740	

45. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI RIFERIMENTO DEL PERIODO

Stretto di Messina S.p.A.

Si rimanda a quanto detto nel paragrafo Evoluzione prevedibile della gestione.

Risarcimento Luxo

Con Ordinanza pubblica il 31 gennaio 2023, la Corte di Cassazione ha accolto il ricorso con cui Anas aveva impugnato la sentenza della Corte d'Appello di Roma n. 6029/2020, che aveva rigettato il ricorso con cui Anas aveva chiesto che venisse revocata la sentenza della Corte d'Appello di Roma che aveva condannato Anas a pagare alla Luxo Ltd. un risarcimento pari a complessivi 105 milioni di euro.

All'esito dell'ordinanza è stato rinviato alla Corte di Appello il giudizio nell'ambito del quale Anas potrà far valere le proprie ragioni per la revoca della precedente sentenza di condanna.

Strada dei Parchi

In data 23 marzo 2023, ai sensi dell'art. 47 D. Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 ss. mm. ii. (il "CCII") il Tribunale di Roma ha, tra il resto, dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo presentata da Strada dei Parchi S.p.A. ("Strada dei Parchi" o la "Società") con proposta e piano ex art. 87 CCII (il "Piano") depositati in data 13 dicembre 2022, come integrati in data 24 febbraio 2023.

46. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2022, evidenzia un utile di 4.835.686 euro.

Tenuto conto che la Riserva Legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del Codice Civile, si propone di destinare l'Utile netto dell'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 241.784 euro a Riserva Legale;
- 4.593.902 euro da versare secondo quanto previsto dall'articolo 49, comma 11, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96 (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 dispone "...*finché l'Anas risulti compresa nel suddetto elenco dell'ISTAT, l'obbligo di versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle suddette norme, da effettuare ai sensi dell'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208*".

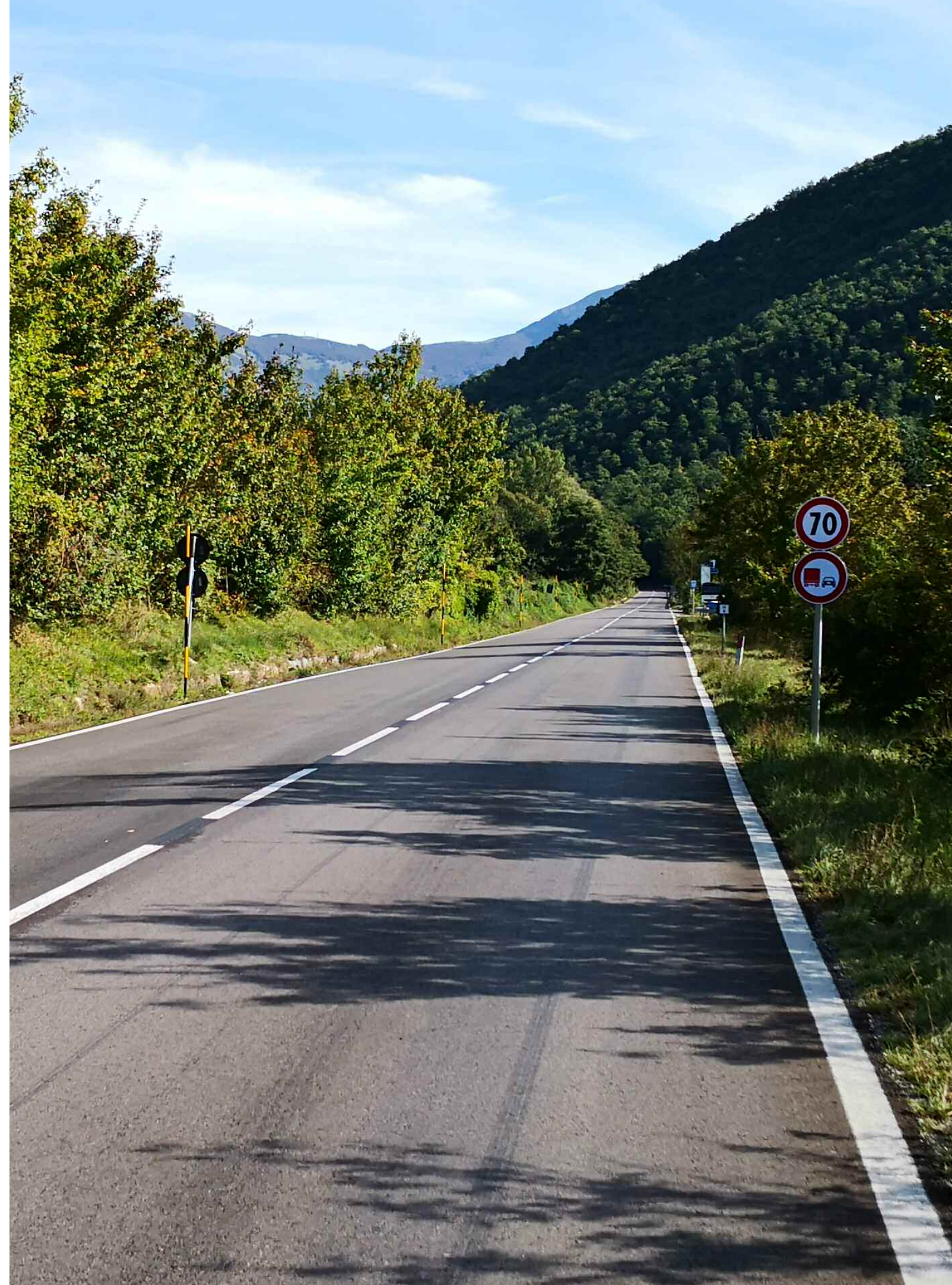
¹ L'art. 1 c. 506 Legge 28/12/2015, n. 208 (Legge finanziaria 2016), prevede che "Il versamento al capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato previsto per i risparmi conseguiti a seguito dell'applicazione delle norme che prevedono riduzioni di spesa per le amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'art. 1 c. 3 Legge 31/12/2009, n. 196, con riferimento alle società è da intendersi come versamento da effettuare in sede di distribuzione del dividendo, ove nel corso dell'esercizio di riferimento la società abbia conseguito un utile e nei limiti dell'utile distribuibile ai sensi di legge.



Responsabile Amministrazione,
Bilancio e Fiscale
e Dirigente Preposto
Carmela Tagliarini

Direttore Amministrazione,
Finanza e Controllo
Antonio De Sanctis

Amministratore Delegato
e Direttore Generale
Aldo Isi





**CONTO CONSUNTIVO IN TERMINI
DI CASSA AL 31/12/2022
(EX DM 27 MARZO 2013)**

1. Premessa

A) I Riferimenti normativi

Nell'ambito del processo di armonizzazione contabile delle Amministrazioni Pubbliche introdotto con la legge n. 196 del 31/12/2009, il DM 27 marzo 2013 (attuativo del D.Lgs. n. 91/2011) ed il successivo documento interpretativo (Circolare MEF 35/2013 del 22 agosto 2013) hanno previsto a decorrere dall'esercizio 2014, per le Amministrazioni Pubbliche in contabilità civilistica (tra le quali figura ANAS SpA), l'obbligo di redazione del conto consuntivo in termini di cassa da allegare al bilancio di esercizio.

B) La struttura del Conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche

Il Conto consuntivo in termini di cassa è strutturato sulla base di tre livelli di dettaglio delle entrate e delle spese, secondo il medesimo schema del piano finanziario del piano dei conti integrato adottato dalle Amministrazioni Pubbliche in contabilità finanziaria; relativamente alle voci di spesa, il conto consuntivo in termini di cassa prevede la ripartizione per missioni, programmi e classificazione COFOG (classificazione funzionale della spesa pubblica valida a livello internazionale e necessaria per la confrontabilità del bilancio nazionale nell'ambito dell'Unione Europea) di II livello, in base alle disposizioni del D.P.C.M. 12 dicembre 2012.

Ai fini della redazione del conto consuntivo in termini di cassa, il legislatore ha provveduto ad elaborare un **documento tecnico**, le cosiddette *Regole Tassonomiche*, che fornisce le indicazioni necessarie per l'attività di raccordo tra le voci della contabilità economico-patrimoniale e le **voci del conto consuntivo in termini di cassa** riportate nel secondo allegato al D.M. 27 marzo 2013.

Le Regole Tassonomiche illustrate nel **terzo allegato** al D.M. 27 marzo 2013, come ribadito dalla Circolare MEF 35/2013, **costituiscono una nota metodologica** a supporto del raccordo tra le voci del Piano dei Conti (schemi di bilancio ex artt. 2024 e 2025 c.c.) di ciascuna società e quelle del conto consuntivo in termini di cassa ed **indicano** nel contempo **i criteri per l'alimentazione del Conto Consuntivo** sulla base delle movimentazioni delle singole voci di Conto Economico e di Stato Patrimoniale.

Tali regole costituiscono, per le Amministrazioni Pubbliche in contabilità civilistica non soggette alla rilevazione SIOPE, le indicazioni di carattere generale per poter elaborare correttamente il conto consuntivo di cassa. In particolare, la circolare n.13 del Ministero dell'Economia e delle Finanze datata 24 marzo 2015 riporta: “...le regole tassonomiche costituiscono indicazioni operative per la predisposizione del formato di conto consuntivo in termini di cassa secondo le informazioni disponibili nel sistema contabile della specifica amministrazione” e successivamente “...in considerazione della molteplicità delle operazioni potenzialmente effettuabili dalle amministrazioni pubbliche e delle peculiarità dei diversi settori in cui queste svolgono la propria attività istituzionale, la tassonomia proposta non può che fornire indicazioni di carattere generale sul trattamento delle operazioni riscontrabili con maggiore frequenza. Le regole presentate sono state, pertanto, strutturate in maniera tale da fornire al compilatore gli elementi per individuare l'approccio metodologico complessivo della tassonomia, così da poterlo applicare, per estensione analogica, al trattamento delle operazioni non esplicitamente analizzate.”.

Le Regole Tassonomiche precisano inoltre che il Conto consuntivo in termini di cassa deve essere redatto “in coerenza con le risultanze del rendiconto finanziario”.

C) Adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS

ANAS, portando positivamente a termine il processo di evoluzione del proprio modello contabile, ha effettuato la transizione ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) a partire dal Bilancio 2017 con First Time Adoption (FTA) dal 1° gennaio 2016.

La transizione ai principi contabili internazionali ha comportato rilevanti cambiamenti nel modello contabile della Società che si possono esemplificare in modifiche di tipo:

- rappresentativo: quali l'eliminazione di Beni Gratuitamente Devolvibili, dei Crediti verso lo Stato e dei Fondi in gestione, la riclassifica delle Immobilizzazioni immateriali (extra costi lavori e autofinanziati), la suddivisione di Crediti e Debiti correnti e non correnti e dei Crediti e Debiti finanziari e commerciali;
- valutativo: la consistenza dei beni finanziati con Patrimonio Netto, la consistenza delle partecipazioni, del credito verso Strada dei Parchi, la gestione dell'ex-FCG, del Fondo rischi "lavori", lo IAS 19 – TFR, il «Costo Ammortizzato» per Crediti e Debiti, e gli investimenti in NO e MS contabilizzati in base all'IFRIC 12.

Le rilevanti modifiche apportate al bilancio d'esercizio di Anas con l'introduzione dei principi contabili IAS/IFRS hanno accentuato gli aspetti peculiari del modello contabile della Società, caratterizzati, peraltro, da logiche proprie dei principi internazionali, determinando l'impossibilità di applicare puntualmente le Regole Tassonomiche dell'Allegato 3 del DM del 27 marzo 2013, predisposte proprio per un modello di contabilità redatto secondo i principi contabili dell'OIC (Organismo Italiano di Contabilità).

Di fatti già con l'applicazione dei principi OIC, negli esercizi precedenti, la Società aveva utilizzato specifici criteri di associazione e ripartizione per raccordare il Piano dei conti alle voci del Conto Consuntivo in termini di cassa, in quanto il modello contabile prevedeva, talvolta, l'utilizzo di conti peculiari, per i quali non erano presenti specifiche disposizioni all'interno dell'allegato 3 del D.M. 27 marzo 2013. In tale contesto, le Regole Tassonomiche costituivano una adeguata guida per la valutazione e la interpretazione delle casistiche peculiari, potendo ragionare per fattispecie analoghe nella logica prevista dai principi OIC.

Con l'introduzione dei principi contabili internazionali, i disallineamenti tra il modello contabile della Società e l'impostazione di base delle Regole Tassonomiche si sono accentuati, implicando la necessità di un complesso lavoro di reinterpretazione delle suddette Regole, in particolare per l'applicazione delle stesse alle voci di bilancio peculiari del modello IAS/IFRS. Le principali problematiche hanno riguardato, infatti, sia l'assenza di regole per le nuove voci di bilancio redatte secondo il modello IAS/IFRS, sia il trattamento di alcune poste peculiari e valutative degli IAS.

Occorre, difatti, specificare che l'applicazione di tale norma al modello contabile di Anas risulta non immediatamente attuabile, in quanto:

1. è necessario un raccordo delle voci di SP e CE IAS agli schemi del conto consuntivo di cassa, basati su schemi redatti secondo i principi OIC;

2. non è possibile effettuare l'applicazione puntuale delle specifiche Regole Tassonomiche previste dalla norma per tradurre i valori economici- patrimoniali in valori finanziari;
3. il rendiconto finanziario di Anas è redatto secondo lo IAS 7 mentre l'elemento di confronto stabilito dall'Articolo 6 - Il rendiconto finanziario – è predisposto secondo quanto previsto dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC 10).

L'approccio che la società ha adottato per l'elaborazione degli schemi del Conto Consuntivo in termini di cassa, pertanto, si fonda sulla necessaria reinterpretazione delle Regole Tassonomiche ai fini della loro applicazione alle singole voci IAS/IFRS, mediante stime ragionevoli e specifici criteri di ripartizione.

Tale approccio, sebbene caratterizzato da analisi e valutazioni improntate alla ragionevolezza e all'accuratezza contabile, presenta tratti di discrezionalità e di interpretazione soggettiva di Anas non potendo contare su riferimenti puntuali e consolidati.

Giova precisare, inoltre, che il termine di riferimento di detta riclassificazione, rappresentato dal saldo del rendiconto finanziario, non risulta variato con l'adozione dei nuovi principi IAS/IFRS. Pertanto, così come previsto dall'articolo 9 comma 1 e 2 del DM 27 marzo 2013, le risultanze del Conto Consuntivo risultano coerenti con il rendiconto finanziario redatto secondo i principi internazionali.

D) Il raccordo del Piano dei conti ANAS alle voci del conto consuntivo di cassa

L'attività di raccordo del Piano dei conti alle voci del conto consuntivo di cassa, come sopramenzionato, è stata svolta mediante **l'utilizzo delle Regole Tassonomiche, reinterpretandole laddove necessario ai fini della loro applicazione alle singole voci IAS/IFRS e integrandole mediante stime ragionevoli o specifici criteri di ripartizione** in talune fattispecie successivamente dettagliate, come previsto dalle stesse Regole Tassonomiche.

2. Fonte e natura delle informazioni e dei dati utilizzati

L'applicazione del criterio guida di alimentazione del Conto consuntivo di Cassa previsto dalle Regole Tassonomiche, consistente nella correzione dei saldi di conto economico con le variazioni intercorse nell'esercizio 2022 delle corrispondenti voci di attività e passività patrimoniali, ha richiesto la disponibilità e la rielaborazione di una notevole mole di dati ed informazioni desunti dalle fonti informative di seguito riportate:

- **bilancio di verifica**: sono stati presi in considerazione i saldi riportati nel bilancio di verifica al 31.12.2021 ed al 31.12.2022;
- **movimentazioni contabili**: tale informazione è stata necessaria soprattutto nei casi di identificazione delle movimentazioni di natura monetaria nell'ambito di tutte le movimentazioni dell'esercizio di taluni conti di contabilità generale;
- **rendiconto finanziario**: in linea con quanto stabilito dal secondo comma dell'art. 9 del D.M. 27 marzo 2013, il rendiconto finanziario è stato utilizzato quale supporto tecnico per la redazione del conto consuntivo in termini di cassa e quale strumento di confronto al fine di verificarne la coerenza con il conto consuntivo di cassa;
- **contabilità analitica**: per operare una corretta attribuzione dei valori da attribuire al Conto Consuntivo in termini di cassa tra i Programmi individuati per la ripartizione della spesa, si è dovuto far ricorso all'utilizzo di dati desunti dalla contabilità analitica non essendo la destinazione della spesa desumibile dalla contabilità generale.

3. Criteri utilizzati per l'alimentazione del conto consuntivo in termini di cassa

A) Il raccordo tra il Piano dei Conti di Anas e le voci del conto consuntivo in termini di cassa

Come già sopra illustrato, le Regole Tassonomiche hanno rappresentato una guida per il raccordo tra le voci del Piano dei Conti IAS/IFRS della Società e le voci dello schema del conto consuntivo in termini di cassa presentando i **criteri per l'associazione e l'alimentazione dei conti** sulla base delle movimentazioni delle singole voci di Conto Economico e di Stato Patrimoniale.

In particolare, è stata effettuata un'attività di raccordo alle voci del conto consuntivo di cassa e di traduzione dei valori economici-patrimoniali in valori numerari di cassa sulla base di quanto illustrato nelle Regole Tassonomiche, laddove applicabili, attraverso il *criterio della correzione delle poste registrate nel conto economico con le corrispondenti voci di attività e passività patrimoniali*.

L'attività ha fatto emergere delle specifiche fattispecie che sono state appositamente gestite come di seguito evidenziato:

- a) **in caso di non immediata riconducibilità dei conti della Società alle voci del conto consuntivo in termini di cassa**, a causa del diverso dettaglio informativo richiesto dallo schema del conto consuntivo rispetto agli schemi di bilancio della società (ad esempio in relazione ai crediti commerciali correnti, ai debiti commerciali correnti, ai crediti e ai debiti verso personale, ai conti IVA, etc.) sono stati adottati opportuni criteri di ripartizione, come consentito dalle Regole Tassonomiche.

Ad esempio:

- **in relazione ai crediti commerciali correnti**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci economiche di ricavo alle voci *“Vendita di servizi”* o *“Proventi derivanti dalla gestione dei beni”* del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai debiti commerciali correnti**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci economiche di costo alle voci relative ad acquisto di beni e servizi ovvero ad investimenti fissi lordi del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai crediti e ai debiti verso il personale**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci di costo del personale alle voci *“Retribuzioni lorde”* o *“Contributi sociali a carico dell'ente”* del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai conti IVA**, considerato che le Regole Tassonomiche prevedono la registrazione degli acquisti e delle vendite di beni e servizi a lordo dell'IVA, sia l'IVA a credito che l'IVA a debito sono state ripartite sulle voci di entrata e di uscita del conto consuntivo in termini di cassa mediante i medesimi criteri di ripartizione utilizzati rispettivamente per i crediti e debiti commerciali correnti

- b) **in caso di variazioni patrimoniali non direttamente rintracciabili dai saldi di bilancio** (ad esempio in relazione all'incremento/decremento delle immobilizzazioni, utilizzo tfr, etc.), i valori per l'alimentazione del conto consuntivo di cassa sono stati ottenuti dalla nota integrativa o dai mastri contabili.

B) Criteri interpretativi legati alle peculiarità dei principi contabili internazionali

Le differenze esistenti tra il set di regole contabili OIC e IAS/IFRS ha determinato l'impossibilità di applicare direttamente le Regole Tassonomiche previste dall'allegato 3 per talune fattispecie peculiari proprie dei principi contabili internazionali.

Le attività e le passività incluse nella situazione patrimoniale e finanziaria si presentano secondo regole differenti; infatti mentre i bilanci redatti secondo i principi internazionali seguono la regola della liquidità e, quindi, distinguono le attività e le passività tra correnti e non correnti, nei bilanci redatti secondo gli OIC tali poste sono esposte prevalentemente in base alla destinazione per le attività e alla natura per le passività.

La differente esposizione implica che le Regole Tassonomiche che fanno riferimento ad un modello di contabilità civilistica trovano applicazione in più voci del bilancio di Anas, ad esempio:

- la regola tassonomica dei crediti 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti che prevede *«Indicare le variazioni per concessioni nella voce “Concessione di crediti”, e quelle per rimborsi nella voce “Riscossione di crediti”,I crediti per contributi da ricevere devono essere indicati a correzione rispettivamente delle entrate per “Trasferimenti correnti” o “Contributi agli investimenti”, individuando il codice di III livello in base al settore di provenienza»* dovrebbe essere applicata alle voci di stato patrimoniale *«attività finanziarie»*, *«diritti concessori»*, *«altre attività»*, *«crediti commerciali»* analogo discorso per la regola della voce 5) crediti verso altri; oppure
- alla voce del passivo *«Altre passività»* sono riconducibili ben 5 Regole Tassonomiche: (i) 9) debiti verso imprese controllate; 10) debiti verso imprese collegate; 11) debiti verso controllanti; (ii) 12) Debiti tributari; (iii) 3) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale; (iv) 7) Debiti verso fornitori;
- alla voce dell'attivo *«Altre attività»* sono riconducibili 5 Regole Tassonomiche: (i) 1) verso clienti; (ii) 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti; (iii) 4-bis) crediti tributari; (iv) 5) verso altri; (v) D) ratei e risconti attivi;

portando a dover prendere delle decisioni sulla gerarchia delle regole da applicare ma soprattutto modificando la logica delle regole tassonomiche che prevedono 1 regola per ogni voce di SP e CE.

Di seguito si riportano alcune delle principali differenze tra i due set contabili e i criteri interpretativi definiti da Anas per l'associazione e l'alimentazione delle voci del Conto Consuntivo in termini di cassa:

Benefici ai dipendenti (IAS 19)

Con riferimento agli utili/perdite attuariali da piani a benefici definiti (IAS 19) emerge:

		IAS 19	OIC 31
Stato Patrimoniale	Riserva di rivalutazione	✓	
CE Complessivo	Utili/perdite attuariali	✓	
Conto Economico	Costi del personale		✓

IAS 19: Gli utili e le perdite attuariali sono variazioni nel valore attuale dell'obbligazione per benefici definiti risultante da:

- ✓ rettifiche basate sull'esperienza passata (gli effetti delle differenze tra le precedenti ipotesi attuariali e quanto si è effettivamente verificato); e
- ✓ effetti di modifiche nelle ipotesi attuariali.

Essi sono registrati nelle altre componenti di conto economico complessivo.

OIC 31: Le rivalutazioni del fondo TFR o di altri fondi simili si imputano al conto economico tra i costi del personale. Non si imputano al patrimonio netto.

La variazione della riserva per utili/perdite attuariali per benefici ai dipendenti non è stata considerata ai fini dell'alimentazione del Conto Consuntivo di cassa in quanto le movimentazioni dell'anno non generano impatti di cassa.

Accordi per servizi in concessione (IFRIC 12)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dell'IFRIC 12** si evince:

		IFRIC 12	OIC 16
Stato Patrimoniale	Diritti concessori	✓	
	Beni gratuitamente devolvibili		✓
	Acconti per opere da realizzare	✓	
Conto Economico	Ricavi	✓	
	Ammortamento		✓

IFRIC 12: Il concessionario, durante la fase di costruzione dell'infrastruttura, dovrà rilevare un'attività finanziaria nei confronti del concedente per un ammontare pari al fair value dei servizi di costruzione resi in base allo IAS 11 “Lavori su ordinazione”. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. La natura del corrispettivo ne determina il successivo trattamento contabile.

OIC 16: Le immobilizzazioni materiali sono iscritte come beni gratuitamente devolvibili, in corso ed in esercizio, al costo d'acquisto o di produzione. Il costo delle immobilizzazioni materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, deve essere sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la loro residua possibilità di utilizzazione. La quota di ammortamento imputata a ciascun esercizio si riferisce alla ripartizione del costo sostenuto sull'intera durata di utilizzazione. In corrispondenza degli investimenti classificati tra i beni gratuitamente devolvibili sono state costituite nel passivo dello Stato Patrimoniale specifiche fonti, denominate Fondi in Gestione, finalizzate alla copertura di tutti gli oneri relativi agli investimenti (ammortamenti).

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione delle voci di Stato Patrimoniale relative ai Diritti Concessori e Acconti per opere da realizzare, rettificata dalle corrispondenti voci di Conto

Economico relative ai ricavi per servizi di costruzione, è stata attribuita alla voce di II livello “Contributi agli investimenti” – III livello “Contributi agli investimenti da amministrazioni pubbliche”.

Leasing (IFRS 16)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione del IFRS 16** si evince:

		IFRS 16	OIC
Stato Patrimoniale	Diritto d'uso	✓	
	Debiti finanziari	✓	
Conto Economico	Costi operativi		✓
	Ammortamenti	✓	
	Oneri finanziari	✓	

IFRS 16: Rilevazione del diritto d'uso e della corrispondente passività finanziaria. Il locatario deve applicare le disposizioni in materia di ammortamento di cui allo IAS 16 Immobili, impianti e macchinari per l'ammortamento dell'attività consistente nel diritto di utilizzo. Nel prospetto dell'utile (perdita) di esercizio e delle altre componenti di conto economico complessivo il locatario deve esporre gli interessi passivi sulle passività del leasing separatamente dalla quota di ammortamento dell'attività consistente nel diritto di utilizzo.

OIC: Nelle norme italiane non esiste un principio contabile che disciplini il trattamento contabile dei contratti di leasing ed in linea generale il metodo del leasing finanziario non è ammesso nel bilancio di esercizio. Nei bilanci di esercizio il criterio di rilevazione dei contratti di leasing fa prevalere gli aspetti formali e di conseguenza il trattamento contabile di tutti i leasing comporta la rilevazione dei canoni di locazione come costo lungo la durata del contratto di leasing.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione delle voci di Stato Patrimoniale relative ai Debiti finanziari IFRS 16 e Diritto d'uso, rettificata dalle corrispondenti voci di Conto Economico relative agli oneri finanziari, è stata attribuita alla voce di II livello “Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni” – III livello “Beni materiali”. Gli ammortamenti non sono stati considerati ai fini dell'alimentazione del Conto Consuntivo di cassa in quanto non generano impatti di cassa.

Fondo rischi lavori (IAS 37)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dello IAS 37** si evince:

		IAS 37	OIC
Stato Patrimoniale	Altre attività	✓	
	Fondo per rischi lavori	✓	
Conto Economico	Costi operativi	✓	

IAS 37: Anas ha iscritto il Fondo rischi lavori su strade in concessione per passività probabili relative a contenziosi lavori. In corrispondenza del fondo rischi è rilevata nelle “Altre attività” un analogo importo di credito vs lo Stato.

OIC: Nel bilancio OIC i contenziosi lavori probabili su strade statali non erano accantonati, ma appostati nel prospetto fonti impieghi. La parte di contenzioso lavori riferita a strade in concessione Anas veniva invece iscritta quando definita, in relazione all'esito di contenziosi giudiziali o anche a seguito di accordi bonari in via transattiva. L'esito del contenzioso veniva considerato un maggior costo complessivo dell'opera e quindi portato ad incremento del valore delle opere cui si riferiva, tali costi venivano successivamente ammortizzati nell'ambito della categoria dei beni gratuitamente devolvibili.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, gli utilizzi del Fondo rischi lavori in concessione sono stati attribuiti alla voce di II livello “Acquisto di beni e servizi” mentre i rilasci e le altre variazioni alla voce “Altre spese correnti”.

Attività finanziaria verso strada dei Parchi (IFRS 9)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dell'IFRS 9** si evince:

		IFRS 9	OIC
Stato Patrimoniale	Attività Finanziaria	✓	
	Immobilizzazioni immateriali		✓
Conto Economico	Ricavi		✓
	Ammortamento		✓
	Oneri/proventi finanziari	✓	

IAS: È stata rilevata un'attività finanziaria pari al valore attuale delle rate che Anas incasserà da Strada dei Parchi S.p.A. Ad ogni chiusura contabile tale attività deve essere valutata al Costo Ammortizzato (inclusivo degli eventuali transaction costs) determinato sulla base del valore attuale dei flussi di cassa futuri calcolato con un tasso di attualizzazione pari al tasso interno di rendimento.

OIC: Tra le Immobilizzazioni Immateriali Anas aveva iscritto il valore della Concessione Rete Autostradale A24-A25 iscritta nel bilancio come diritto di concessione verso Strada dei Parchi, che veniva ammortizzata annualmente fino alla scadenza della concessione, prevista per il 2030.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione della voce di Stato Patrimoniale relative alle attività finanziarie verso Strada dei Parchi, rettificata dalle corrispondenti voce di Conto Economico relative agli oneri/proventi finanziari, è stata attribuita alla voce di II livello “Altre entrate per riduzione di attività finanziarie” – III livello “Riduzione di altre attività finanziarie verso Imprese”.

Imposte differite attive e passive (IAS 12)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dello IAS 12** si evince:

		IAS 12	OIC 25
Stato Patrimoniale	Attività per imposte anticipate	✓	
	Passività per imposte anticipate	✓	
Conto Economico	Imposte sul reddito	✓	

IAS 12: ANAS rileva tutte le imposte differite attive e passive derivanti da differenze temporanee emerse di sede di transizione ai nuovi standard contabili. Negli esercizi successivi, le imposte differite attive e passive si riverseranno in funzione delle modalità di assorbimento delle corrispondenti differenze.

OIC 25: Anas, in virtù del proprio modello fiscale, che determina strutturalmente perdite fiscali, non iscriveva le imposte differite attive in quanto, non definibile l'arco temporale entro il quale l'azienda potrebbe riassorbire il beneficio fiscale futuro, con risultati imponibili.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione delle voci di Stato Patrimoniale relative alle attività e passività per imposte anticipate e differite, rettificata dalla corrispondente voce di Conto Economico relative alle imposte sul reddito, è stata attribuita alla voce di II livello “Imposte e tasse a carico dell'ente” – III livello “Imposte, tasse a carico dell'ente”.

4. Schemi di “Conto consuntivo in termini di cassa

A) Le entrate

ANAS S.p.A. "Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2022			Totale (in €/000)
E	I	E.1.00.00 Entrate correnti di natura tributaria, contributiva e perequativa	0
E	II	E.1.01.00 Tributi	0
E	II	E.1.02.00 Contributi sociali e premi	0
E	I	E.2.00.00 Trasferimenti correnti	0
E	II	E.2.01.00 Trasferimenti correnti	0
E	I	E.3.00.00 Entrate extratributarie	1.621.489
E	II	E.3.01.00 Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni	1.523.841
E	III	E.3.01.01 Vendita di beni	0
E	III	E.3.01.02 Vendita di servizi	42.758
E	III	E.3.01.03 Proventi derivanti dalla gestione dei beni	1.481.084
E	II	E.3.02.00 Proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti	0
E	II	E.3.03.00 Interessi attivi	2.835
E	III	E.3.03.01 Interessi attivi da titoli o finanziamenti a breve termine	0
E	III	E.3.03.02 Interessi attivi da titoli o finanziamenti a medio - lungo termine	0
E	III	E.3.03.03 Altri interessi attivi	2.835
E	II	E.3.04.00 Altre entrate da redditi da capitale	34.908
E	III	E.3.04.01 Rendimenti da fondi comuni di investimento	0
E	III	E.3.04.02 Entrate derivanti dalla distribuzione di dividendi	34.908
E	III	E.3.04.03 Entrate derivanti dalla distribuzione di utili e avanzi	0
E	III	E.3.04.99 Altre entrate da redditi da capitale	0
E	II	E.3.05.00 Rimborsi e altre entrate correnti	59.904
E	III	E.3.05.01 Indennizzi di assicurazione	5.441
E	III	E.3.05.02 Rimborsi in entrata	52.255
E	III	E.3.05.99 Altre entrate correnti n.a.c.	2.208
E	I	E.4.00.00 Entrate in conto capitale	2.091.177
E	II	E.4.01.00 Tributi in conto capitale	0
E	II	E.4.02.00 Contributi agli investimenti	2.091.116
E	III	E.4.02.01 Contributi agli investimenti da amministrazioni pubbliche	2.091.116
E	III	E.4.02.02 Contributi agli investimenti da Famiglie	0
E	III	E.4.02.03 Contributi agli investimenti da Imprese	0
E	III	E.4.02.04 Contributi agli investimenti da Istituzioni Sociali Private	0
E	III	E.4.02.05 Contributi agli investimenti dall'Unione Europea e dal Resto del Mondo	0
E	II	E.4.03.00 Trasferimenti in conto capitale	0
E	II	E.4.04.00 Entrate da alienazione di beni materiali e immateriali	61
E	III	E.4.04.01 Alienazione di beni materiali	61
E	III	E.4.04.02 Cessione di Terreni e di beni materiali non prodotti	0
E	III	E.4.04.03 Alienazione di beni immateriali	0
E	II	E.4.05.00 Altre entrate in conto capitale	0
E	I	E.5.00.00 Entrate da riduzione di attività finanziarie	4.441
E	II	E.5.01.00 Alienazione di attività finanziarie	0
E	III	E.5.01.01 Alienazione di azioni e partecipazioni e conferimenti di capitale	0
E	III	E.5.01.02 Alienazione di quote di fondi comuni di investimento	0
E	III	E.5.01.03 Alienazione di titoli obbligazionari a breve termine	0
E	III	E.5.01.04 Alienazione di titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0
E	II	E.5.02.00 Riscossione crediti di breve termine	0
E	II	E.5.03.00 Riscossione crediti di medio-lungo termine	0
E	II	E.5.04.00 Altre entrate per riduzione di attività finanziarie	4.441
E	III	E.5.04.01 Riduzione di altre attività finanziarie verso Amministrazioni Pubbliche	0
E	III	E.5.04.02 Riduzione di altre attività finanziarie verso Famiglie	0
E	III	E.5.04.03 Riduzione di altre attività finanziarie verso Imprese	4.441
E	III	E.5.04.04 Riduzione di altre attività finanziarie verso Istituzioni Sociali Private	0
E	III	E.5.04.05 Riduzione di altre attività finanziarie verso Unione Europea e Resto del Mondo	0
E	III	E.5.04.06 Prelievi dai conti di tesoreria statale diversi dalla Tesoreria Unica	0
E	III	E.5.04.07 Prelievi da depositi bancari	0
E	I	E.6.00.00 Accensione Prestiti	143
E	II	E.6.01.00 Emissione di titoli obbligazionari	0
E	II	E.6.02.00 Accensione prestiti a breve termine	143
E	III	E.6.02.01 Finanziamenti a breve termine	143
E	III	E.6.02.02 Anticipazioni	0
E	II	E.6.03.00 Accensione mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	0
E	II	E.6.04.00 Altre forme di indebitamento	0
E	I	E.7.00.00 Anticipazioni da istituto tesoriere/cassiere	0
E	I	E.9.00.00 Entrate per conto terzi e partite di giro	0
E	II	E.9.01.00 Entrate per partite di giro	0
E	II	E.9.02.00 Entrate per conto terzi	0

B) Le spese

ANAS S.p.A. "Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2022								
Livello	Descrizione codice economico		Totale Spese (in €/000)	Missione 14: Infrastrutture pubbliche e logistica				
				Programma 1 "Lavori Nuove Opere" Cofog 04.5: trasporti	Programma 2 "Manutenzione Straordinaria" Cofog 04.5: trasporti	Programma 3 "Contratto di Programma - Parte Servizi" Cofog 04.5: trasporti	Programma 4 "Autofinanziamento" Cofog 04.5: trasporti	
I	U.1.00.00	Spese correnti	1.122.486	16.491	26.590	923.988	155.415	
II	U.1.01.00	Redditi da lavoro dipendente	462.408	26.443	17.725	395.442	22.799	
III	U.1.01.01	Retribuzioni lorde	351.103	20.079	13.458	300.257	17.312	
III	U.1.01.02	Contributi sociali a carico dell'ente	111.305	6.364	4.266	95.186	5.488	
II	U.1.02.00	Imposte e tasse a carico dell'ente	11.481	23	16	351	11.090	
III	U.1.02.01	Imposte, tasse a carico dell'ente	11.481	23	16	351	11.090	
II	U.1.03.00	Acquisto di beni e servizi	524.461	-16.233	4.655	434.599	101.440	
III	U.1.03.01	Acquisto di beni non sanitari	14.641	127	85	1.905	12.524	
III	U.1.03.02	Acquisto di beni sanitari	0	0	0	0	0	
III	U.1.03.03	Acquisto di servizi non sanitari	509.820	-16.360	4.571	432.692	88.918	
III	U.1.03.04	Acquisto di servizi sanitari e socio assistenziali	0	0	0	0	0	
II	U.1.04.00	Trasferimenti correnti	0	0	0	0	0	
II	U.1.07.00	Interessi passivi	48.452	2.770	1.856	41.436	2.389	
III	U.1.07.01	Interessi passivi su titoli obbligazionari a breve termine	0	0	0	0	0	
III	U.1.07.02	Interessi passivi su titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0	0	0	0	0	
III	U.1.07.04	Interessi su finanziamenti a breve termine	7.772	444	298	6.647	383	
III	U.1.07.05	Interessi su Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	324	19	12	277	16	
III	U.1.07.06	Altri interessi passivi	40.356	2.308	1.547	34.512	1.990	
II	U.1.08.00	Altre spese per redditi da capitale	44	1	1	20	21	
III	U.1.08.01	Utili e avanzi distribuiti in uscita	20	0	0	0	20	
III	U.1.08.02	Diritti reali di godimento e servizi onerosi	24	1	1	20	1	
III	U.1.08.99	Altre spese per redditi da capitale n.a.c.	0	0	0	0	0	
II	U.1.09.00	Rimborsi e poste correttive delle entrate	0	0	0	0	0	
II	U.1.10.00	Altre spese correnti	75.640	3.487	2.337	52.140	17.677	
III	U.1.10.01	Fondi di riserva e altri accantonamenti	58.763	3.360	2.252	50.253	2.897	
III	U.1.10.03	Versamenti IVA a debito	0	0	0	0	0	
III	U.1.10.04	Premi di assicurazione	15.791	88	59	1.318	14.326	
III	U.1.10.05	Spese dovute a sanzioni	390	-2	-1	-26	419	
III	U.1.10.99	Altre spese correnti n.a.c.	695	40	27	595	35	

ANAS S.p.A. "Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2022							
Livello		Descrizione codice economico	Totale Spese (in €/000)	Missione 14: Infrastrutture pubbliche e logistica			
				Programma 1 "Lavori Nuove Opere"	Programma 2 "Manutenzione Straordinaria"	Programma 3 "Contratto di Programma - Parte Servizi"	Programma 4 "Autofinanziamento"
				Cofog 04.5: trasporti	Cofog 04.5: trasporti	Cofog 04.5: trasporti	Cofog 04.5: trasporti
I	U.2.00.00	Spese in conto capitale	2.561.318	142.732	95.673	2.134.513	188.402
II	U.2.01.00	Tributi in conto capitale a carico dell'ente	0	0	0	0	0
III	U.2.01.01	Tributi su lasciti e donazioni	0	0	0	0	0
III	U.2.01.99	Altri tributi in conto capitale a carico dell'ente	0	0	0	0	0
II	U.2.02.00	Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni	2.508.210	143.013	95.862	2.138.717	130.619
III	U.2.02.01	Beni materiali	2.483.623	141.573	94.897	2.117.183	129.970
III	U.2.02.02	Terreni e beni materiali non prodotti	18	0	0	2	16
III	U.2.02.03	Beni immateriali	24.569	1.440	965	21.531	633
III	U.2.02.04	Beni materiali acquistati mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
III	U.2.02.05	Terreni e beni materiali non prodotti acquistati mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
III	U.2.02.06	Beni immateriali acquistati mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
II	U.2.03.00	Contributi agli investimenti	53.108	-281	-188	-4.204	57.783
III	U.2.03.01	Contributi agli investimenti a Amministrazioni pubbliche	0	0	0	0	1
III	U.2.03.02	Contributi agli investimenti a Famiglie	0	0	0	0	0
III	U.2.03.03	Contributi agli investimenti a Imprese	53.108	-281	-188	-4.204	57.782
III	U.2.03.04	Contributi agli investimenti a Istituzioni Sociali Private	0	0	0	0	0
III	U.2.03.05	Contributi agli investimenti all'Unione Europea e al Resto del Mondo	0	0	0	0	0
II	U.2.04.00	Trasferimenti in conto capitale	0	0	0	0	0
II	U.2.05.00	Altre spese in conto capitale	0	0	0	0	0
III	U.2.05.01	Fondi di riserva e altri accantonamenti in c/capitale	0	0	0	0	0
III	U.2.05.99	Altre spese in conto capitale n.a.c.	0	0	0	0	0
I	U.3.00.00	Spese per incremento attività finanziarie	3.000	0	0	0	3.000
II	U.3.01.00	Acquisizioni di attività finanziarie	3.000	0	0	0	3.000
III	U.3.01.01	Acquisizioni di partecipazioni, azioni e conferimenti di capitale	3.000	0	0	0	3.000
III	U.3.01.02	Acquisizioni di quote di fondi comuni di investimento	0	0	0	0	0
III	U.3.01.03	Acquisizione di titoli obbligazionari a breve termine	0	0	0	0	0
III	U.3.01.04	Acquisizione di titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0	0	0	0	0
II	U.3.02.00	Concessione crediti di breve termine	0	0	0	0	0
II	U.3.03.00	Concessione crediti di medio-lungo termine	0	0	0	0	0
II	U.3.04.00	Altre spese per incremento di attività finanziarie	0	0	0	0	0
I	U.4.00.00	Rimborso Prestiti	198.206	0	0	0	198.206
II	U.4.01.00	Rimborso di titoli obbligazionari	0	0	0	0	0
III	U.4.01.01	Rimborso di titoli obbligazionari a breve termine	0	0	0	0	0
III	U.4.01.02	Rimborso di titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0	0	0	0	0
II	U.4.02.00	Rimborso prestiti a breve termine	183.792	0	0	0	183.792
III	U.4.02.01	Rimborso Finanziamenti a breve termine	183.792	0	0	0	183.792
III	U.4.02.02	Chiusura Anticipazioni	0	0	0	0	0
II	U.4.03.00	Rimborso mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	14.413	0	0	0	14.413
III	U.4.03.01	Rimborso Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	14.413	0	0	0	14.413
III	U.4.03.02	Rimborso prestiti da attuualizzazione Contributi Pluriennali	0	0	0	0	0
III	U.4.03.03	Rimborso prestiti sorti a seguito di escussione di garanzie in favore dell'amministrazione	0	0	0	0	0
II	U.4.04.00	Rimborso di altre forme di indebitamento	0	0	0	0	0
I	U.5.00.00	Chiusura Anticipazioni ricevute da istituto tesoriere/cassiere	0	0	0	0	0
I	U.7.00.00	Uscite per conto terzi e partite di giro	0	0	0	0	0
II	U.7.01.00	Uscite per partite di giro	0	0	0	0	0
II	U.7.02.00	Uscite per conto terzi	0	0	0	0	0
Totale entrate			3.717.250				
Totale uscite			3.885.009	159.223	122.264	3.058.500	545.023
Saldo			-167.759				

5. Nota illustrativa

Di seguito, sono illustrate le modalità di alimentazione delle principali voci dello schema del conto consuntivo in termini di cassa, strutturato su tre livelli di dettaglio delle entrate e delle spese, a partire dai dati di bilancio civilistico della Società.

Si precisa che, per le voci di II livello pari a 0, sono state omesse le corrispondenti voci di III livello.

A) Le entrate

Entrate extratributarie - €/migliaia 1.621.489

Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 1.523.841, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegate, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartite sulle voci di III livello, “*vendita di servizi*”, “*proventi derivanti dalla gestione dei beni*” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Interessi attivi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 2.835, mediante imputazione della relativa voce di Conto Economico rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “*Altri interessi Attivi*”.

Altre entrate da redditi da capitale

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 34.908, mediante imputazione della relativa voce di Stato Patrimoniale rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “*Entrate derivanti dalla distribuzione di dividendi*”.

Rimborsi ed altre entrate correnti

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 59.904 mediante:

- imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale relativa ai Crediti Tributari, con attribuzione alla voce di III livello “*Rimborsi in Entrata*”;
- imputazione delle relative voci di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “*Indennizzi di assicurazione*”;
- imputazione delle relative voci di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “*Altre entrate correnti n.a.c.*”.

Entrate in conto capitale - €/migliaia 2.091.177

Contributi agli investimenti

La voce di II livello accoglie le voci peculiari della Società relative alle fonti di finanziamento ricevute per la costruzione e gestione delle infrastrutture stradali ed è stata alimentata per un valore complessivo di €/migliaia 2.091.116, mediante imputazione delle variazioni delle voci di Stato Patrimoniale ad essa collegata, al netto delle relative voci di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “Contributi agli investimenti da Amministrazioni Pubbliche”.

Entrate da alienazione di beni materiali ed immateriali

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 61, mediante imputazione dei decrementi, dovuti ad alienazioni, della voce di Stato Patrimoniale relativa a “Immobili, impianti e macchinari” ed “Attività immateriali”, con attribuzione alle voci di III livello “Alienazione di beni materiali”.

Entrate da riduzione di attività finanziarie - €/migliaia 4.441

Altre entrate per riduzione di attività finanziarie

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 4.441, mediante imputazione delle variazioni delle voci di Stato Patrimoniale relative a “Altre attività finanziarie” ad essa collegate, con attribuzione alla voce di III livello “Riduzione di altre attività finanziarie verso Imprese”.

Accensioni prestiti - €/migliaia 143

Accensione prestiti a breve termine

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 143, mediante imputazione della variazione della voce di Stato Patrimoniale relativa a “Finanziamenti a breve termine e quota corrente” ad essa collegata, con attribuzione alla voce di III livello “Finanziamenti a breve termine”.

B) Le spese

Spese correnti - €/migliaia 1.122.486

Redditi da lavoro dipendente

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 462.408 mediante:

- imputazione delle voci di Conto Economico relative a “Salari e Stipendi” ed “Altri Costi” del personale rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative ai crediti e ai debiti verso il personale, con attribuzione alla voce di III livello “Retribuzioni Lorde”
- imputazione della voce di Conto Economico relativa agli “Oneri Sociali” rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative ai crediti e ai debiti verso il personale, con attribuzione alla voce di III livello “Contributi sociali a carico dell'ente”.

La ripartizione dei crediti e dei debiti verso il personale è stata effettuata sulla base dei criteri di ripartizione sopra illustrati.

Imposte e tasse a carico dell'ente

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 11.481, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative a crediti e debiti tributari, con attribuzione alla voce di III livello “Imposte e tasse a carico dell'Ente”.

Acquisto di beni e servizi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 524.461, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartite sulle voci di III livello “Acquisto di beni non sanitari”, “Acquisto di servizi non sanitari” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Interessi passivi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 48.452, mediante imputazione della voce di Conto Economico relativa agli “Interessi ed altri oneri finanziari”, con attribuzione alle voci di III livello “Interessi su finanziamenti a breve termine”, “Interessi su Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine” e “Altri interessi passivi”.

Altre spese per redditi da capitale

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 44, mediante imputazione della voce di Conto Economico relativa a canoni passivi per concessioni, con attribuzione alle voci di III livello “Utili e avanzi distribuiti in uscita” e “Diritti reali di godimento e servitù onerose”.

Altre spese correnti

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 75.640, mediante:

- imputazione dei rilasci e altre variazioni relative ai fondi rischi per contenzioso rettificare dalle variazioni delle corrispondenti voci di stato patrimoniale con attribuzione alla voce di III livello *“Fondi di riserva e altri accantonamenti”*
- imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata (costi per assicurazioni), rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello *“Premi di assicurazione”*;
- imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata (costi per multe e sanzioni amministrative) con attribuzione alla voce di III livello *“Spese dovute a sanzioni”*;
- imputazione delle voci di conto economico relative agli oneri per contenzioso, rettificate dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale con attribuzione alla voce di III livello *“Altre spese correnti n.a.c.”*.

Spese in conto capitale - €/migliaia 2.561.318

Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 2.508.210, mediante imputazione degli incrementi delle voci di Stato Patrimoniale relative a immobili, impianti e macchinari e attività immateriali, al netto delle corrispondenti voci di Conto Economico, ripartite sulle voci di III livello *“Beni materiali”*, *“Terreni e beni materiali non prodotti”* e *“Beni immateriali”* in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Contributi agli investimenti

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 53.108, mediante imputazione delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartita sulla voce di III livello *“Contributi agli investimenti a Imprese”*.

Spese per incremento attività finanziarie - €/migliaia 3.000

Acquisizioni di attività finanziarie

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 3.000, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello *“Acquisizioni di partecipazioni, azioni e conferimenti di capitale”* in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Rimborso prestiti - €/migliaia 198.206

Rimborso prestiti a breve termine

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 183.792, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello *“Rimborso Finanziamenti a breve termine”*.

Rimborso mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 14.413, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale relativa a debiti verso banche a medio-lungo termine, con attribuzione alla voce di III livello *“Rimborso Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine”*.

6. La classificazione della spesa in missioni e programmi

A) L'individuazione delle missioni e dei programmi

Come previsto dal D.M. 27 marzo 2013 e dal successivo documento interpretativo (Circolare MEF 35/2013 del 22 agosto 2013) si è proceduto all'individuazione delle missioni, dei programmi e della relativa classificazione COFOG di II livello utilizzando come base di riferimento la classificazione delle missioni e dei programmi, già adottata, dal bilancio dello Stato.

Infatti, in tale ambito, il D.M. 27 marzo 2013 rimanda all'adozione di comuni schemi di bilancio articolati in missioni e programmi (cfr. DPCM 12/12/2012 “Definizione delle linee guida generali per l'individuazione delle Missioni delle Amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lett. a), del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91”) coerenti con la classificazione economica e funzionale individuata dagli appositi regolamenti comunitari in materia di contabilità nazionale.

Al fine di individuare le missioni ed i programmi, Anas ha costituito nel 2014 **un apposito Gruppo di Lavoro** composto da referenti di Amministrazione, del Controllo di Gestione, della Direzione Sistemi Informativi e Impianti e della Pianificazione Strategica.

Tale gruppo, a seguito dell'analisi delle missioni/programmi previste per il Bilancio dello Stato, ha identificato la **missione 014 “Infrastrutture Pubbliche e Logistica”** come missione maggiormente rispondente all'oggetto sociale di ANAS.

Si è quindi optato, all'interno di tale missione, ad identificare quattro programmi non previsti dalla classificazione del Bilancio dello Stato che meglio rappresentano le attività realizzate da ANAS per il perseguimento dei propri fini istituzionali e che nello specifico sono:

- Programma 1 «Lavori Nuove Opere»
- Programma 2 «Manutenzioni Straordinarie»
- Programma 3 «Contratto di Programma - Parte Servizi»
- Programma 4 «Altro»

La classificazione COFOG

Ai fini dell'individuazione della classificazione COFOG di II livello, si è utilizzata, come indicato dalla Circolare MEF 13 maggio 2013 (Circolare interpretativa del sopracitato DPCM 12/12/2012), “la struttura di corrispondenza tra i programmi e i gruppi COFOG” desumibile dall'allegato al disegno di legge di bilancio annuale dello Stato contenente il riepilogo delle dotazioni secondo l'analisi funzionale, ai sensi dell'articolo 21, comma 11, lettera d), della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Tale *struttura di corrispondenza* è stata ripresa dall'allegato 2 alla Circolare MEF del 13 maggio 2013, che riporta una tavola riassuntiva della corrispondenza tra le missioni e i programmi dello Stato vigenti e i gruppi COFOG di 2° livello.

A seguito dell'analisi dei gruppi COFOG di II livello associati alla missione **014 “Infrastrutture Pubbliche e Logistica”**, si è ritenuto maggiormente opportuno associare i 4 programmi individuati alla classificazione COFOG 04.5 (Affari Economici – Trasporti).

B) Le modalità di ripartizione delle voci di spesa ai programmi individuati

In relazione all'associazione delle voci di spesa ai 4 programmi individuati, sono emerse le seguenti fattispecie:

- a) **univoca associazione** delle voci di spesa alle voci del conto consuntivo in termini di cassa;
- b) **non univoca associazione** delle voci di spesa alle voci del conto consuntivo in termini di cassa, per le quali si è proceduto ad individuare degli appositi criteri di ripartizione ottenuti dalla contabilità analitica; in particolare, i criteri sono stati individuati sulla base della ripartizione, in contabilità analitica, dei costi indiretti alle aree *Nuove Opere, Manutenzione Straordinaria, Contratto di Programma – Parte Servizi* che è, a sua volta, basata sulle percentuali delle imputazioni univoche dei costi diretti alle tre aree sopracitate.

Le percentuali di ripartizione individuate sono state le seguenti:

- Programma 1 «Nuove opere» - 5,7%
- Programma 2 «Manutenzioni Straordinarie» - 3,8%
- Programma 3 «Contratto di Programma - Parte Servizi» - 85,5%
- Programma 4 «Altro» - 4,9%

Si sottolinea che i criteri di ripartizione utilizzati sono riferiti ai dati di contabilità analitica dell'esercizio 21, in quanto la tempistica di elaborazione del consuntivo di cassa richiesta dal D.M. 27 marzo 2013 precede il momento di definizione della ripartizione dei costi indiretti per l'esercizio 2021 nella contabilità analitica della Società.

7. Verifica di coerenza con il Rendiconto Finanziario

A seguito delle attività condotte e rendicontate nel presente documento, sulla base di quanto previsto dall'art.9 del DM 27 marzo 2013, si è proceduto a verificare che il conto consuntivo di cassa sia stato redatto in coerenza con il rendiconto finanziario in termini di liquidità predisposto secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali, come anche si evidenzia dalla quadratura tra il saldo del conto consuntivo di cassa e il saldo del Rendiconto Finanziario pari a €/migliaia – 167.759

8. Conclusioni

Nonostante le difficoltà legate all'assenza di specifiche regole in relazione ad alcune voci peculiari dei principi internazionali, la Società ha elaborato il conto consuntivo di cassa attenendosi alle disposizioni normative attraverso un significativo lavoro di definizione autonoma dei criteri interpretativi e valutativi al fine di effettuare alcune associazioni per le quali le Regole Tassonomiche non forniscono adeguate linee guida e di garantire la coerenza la coerenza con il Rendiconto Finanziario

In ragione di quanto sopra e stante l'attuale modello contabile adottato dalla Società, risulta imprescindibile la definizione di criteri e regole armonici e coordinati con quelli previsti per gli altri modelli contabili degli Enti della Pubblica Amministrazione che consentano di perseguire gli obiettivi di armonizzazione contabile insiti nell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di Cassa.

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI ANAS S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2022.

1. I sottoscritti Aldo Isi e Carmela Tagliarini, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Anas S.p.A., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 24.6 dello Statuto sociale di Anas S.p.A., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa di Anas S.p.A. e,
- l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2022.

2. Al riguardo si precisa che la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Anas S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l' "Internal Controls - Integrated Framework" emesso dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission" che rappresenta un framework di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale e che da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre, che:

3.1. il bilancio d'esercizio:

- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Anas S.p.A.

3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Anas S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 04 aprile 2023

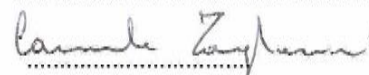
Aldo Isi

Amministratore Delegato



Carmela Tagliarini

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI
DELL'ART.2429, II COMMA, CODICE CIVILE SUL PROGETTO DI BILANCIO DI ANAS S.p.A.
RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2022

Signor Azionista Unico,

con la presente relazione il Collegio sindacale di ANAS S.p.A. - nominato
con delibera dell'assemblea ordinaria degli azionisti in data 29.4.2022 per
gli esercizi 2022-2024, con scadenza alla data dell'assemblea convocata per
l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024 - riferisce in merito
all'attività di vigilanza svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022
in adempimento dei propri doveri e sui risultati dell'esercizio sociale ai
sensi dell'articolo 2429, secondo comma, del codice civile.

Il progetto di bilancio al 31.12.2022 di ANAS è stato approvato dal Consiglio
di amministrazione in data 4.4.2023, essendosi la Società avvalsa del maggior
termine di centottanta giorni per la convocazione dell'assemblea ordinaria
degli azionisti ai fini dell'approvazione del bilancio, sussistendo la
necessità che venisse definito il quadro normativo per consentire la migliore
valutazione della partecipazione detenuta nella società Stretto di Messina
S.p.A..

ATTIVITA' DI VIGILANZA

Il Collegio sindacale, come previsto dall'articolo 2403 del codice civile,

ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento, espletando le sue funzioni in coerenza con il quadro normativo di riferimento e con gli orientamenti discendenti dalle norme e dai principi di comportamento emanati dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti e degli esperti contabili, secondo un approccio *risk based*, volto a intercettare gli elementi di maggiore criticità e con una frequenza di intervento proporzionale al rischio percepito, residuante dopo le mitigazioni adottate dalla società.

L'attuale Collegio sindacale, a partire dall'insediamento, nel corso del 2022 e nei primi mesi del 2023:

- si è riunito complessivamente 16 volte (di cui n. 8 nel 2022 e n. 8 nel 2023);
- ha partecipato a tutte le n. 10 riunioni consiliari tenutesi nel corso del 2022 e alle n. 5 tenutesi nel 2023 (fino al 4.4.2023), verificando che le medesime si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento.

Per quanto concerne le attività svolte, il Collegio:

a. ha vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto

organizzativo nonché del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi aziendali, attraverso informazioni acquisite dalle competenti funzioni della Direzione risorse umane e organizzazione (verifica del 23.6.2022), dall'Amministratore delegato/Direttore generale (verifica del 18.10.2022) e dagli stessi responsabili delle varie funzioni deputate al controllo come riportato nella presente relazione, nonché attraverso la partecipazione alle riunioni di Consiglio di amministrazione. Al riguardo si segnala che:

(i) l'assetto organizzativo della Direzione generale è articolato in strutture poste *in line* (afferenti al core business aziendale) e in strutture *a staff* dell'Amministratore delegato/Direttore generale. Tale assetto, nel corso del 2022 - a valle dell'adozione del nuovo modello organizzativo e di governance del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito "FS") che, *inter alia*, ha previsto la costituzione del Polo Infrastrutture con RFI come capogruppo di settore, che esercita attività di direzione e coordinamento di carattere tecnico-operativo su base contrattuale anche verso ANAS - è stato oggetto di diverse modifiche volte ad avviare un percorso di graduale allineamento all'assetto organizzativo della Holding per quanto riguarda le funzioni di staff, presidiate dalla stessa FS in quanto afferenti a processi trasversali, nonché ad assicurare la necessaria specularità delle funzioni *in line*;

(ii) il sistema di controllo interno è articolato in tre livelli. Accanto al primo livello, diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi, ed al terzo livello, demandato all'*Internal auditing* quale struttura deputata a fornire *assurance* indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del richiamato modello nel suo complesso (che, nel corso del 2022, è stata posta a dipendenza gerarchica del Consiglio di amministrazione, con cui il Presidente garantisce il raccordo funzionale), sono presenti funzioni aziendali di controllo di secondo livello con il compito di monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi, di valutare l'adeguatezza e l'operatività dei controlli (posti a presidio dei principali rischi), di fornire supporto al primo livello nella definizione e implementazione di idonei sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. Il controllo riconducibile al secondo livello è svolto dalla funzione *Compliance* (in coerenza con ciò che è previsto dalla disposizione di Gruppo 280/AD del 6 novembre 2019 "Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane", la struttura *Compliance*, allocata nell'ambito della Direzione legale, è deputata ad assicurare la compliance normativa, in collegamento funzionale con la competente struttura di Holding e interfacciandosi con i presidi

specialistici interni), dal Risk management, dal responsabile della prevenzione della corruzione e trasparenza (RPCT), dalla funzione Security, dai sistemi di gestione QHSE (qualità, salute, sicurezza sul lavoro e ambiente) e dal Dirigente preposto ex L.262/05. Con deliberazione consiliare del 19.12.2022 è stato adottato il modello di *combined assurance* finalizzato ad ottimizzare il complesso delle attività di garanzia svolte dai provider aziendali, ovvero la stessa *Internal auditing* deputata ai controlli di terzo livello e le suddette figure/strutture organizzative deputate ai controlli di secondo livello e alla gestione dei rischi, attraverso la realizzazione di sinergie e la minimizzazione di eventuali duplicazioni e sovrapposizioni, in base ad un percorso di progressiva integrazione delle rispettive attività. L'implementazione di tale processo è, pertanto, volta ad un complessivo miglioramento del sistema di controllo interno e gestione dei rischi (SCIGR), consentendo all'*Internal auditing* di esprimere un giudizio complessivo che tenga conto anche degli esiti delle attività svolte dagli altri *assurance provider*, oltre che ad un ulteriore rafforzamento, all'interno dell'organizzazione, della cultura del controllo;

(iii) nel corso del 2022 sono state avviate una serie di attività rientranti in politiche di sviluppo del personale. Tra queste anche la valutazione delle competenze e del potenziale manageriale, che ha preso avvio dai primi riporti

dell'Amministratore delegato ed è stata poi estesa anche agli altri dirigenti nonché ai quadri con posizione manageriale;

b. ha vigilato sul complessivo funzionamento del sistema di controllo interno amministrativo-contabile attraverso diversi incontri con il Dirigente preposto (verifiche del 23.6.2022, 21.9.2022, 6.3.2023 e 5.4.2023) alla redazione dei documenti contabili societari, nonché procedendo ad approfondimenti - sia con i responsabili delle relative strutture che dall'*Internal auditing* - rispetto ad alcune delle aree in cui sono state evidenziate azioni di miglioramento da parte dello stesso Dirigente preposto.

 Tra queste, le aree della gestione del contenzioso, del ciclo attivo - licenze, concessioni e pubblicità, gestione del recupero crediti, che continueranno ad essere monitorate anche dal Collegio. Nella relazione sottoposta al Consiglio di amministrazione del 4 aprile 2023 ad esito delle attività svolte ai fini della gestione della compliance alla l. n. 262/2005 in riferimento all'esercizio 2022 - previste dal piano 2022 che è stato predisposto sulla base del Modello 262 della Società, nonché condiviso ed integrato nell'ambito del piano del Dirigente preposto della Capogruppo FS - il Dirigente preposto ha rappresentato, in conclusione, che il sistema di controllo interno amministrativo-contabile di ANAS, pur permanendo alcune criticità ed aree di miglioramento, assicura la sostanziale correttezza

 dell'informativa contabile, essendo stata accertata la generale esistenza di controlli compensativi idonei a mitigare i possibili rischi. Con riferimento al bilancio d'esercizio 2022, il Dirigente preposto ha, inoltre, rappresentato che le procedure amministrativo-contabili e le prassi operative consolidate in essere, pur suscettibili di ulteriori affinamenti e dei citati aggiornamenti, hanno, pertanto, supportato il sistema di controllo interno amministrativo-contabile complessivamente in maniera adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla legge n. 262/05 alla figura del Dirigente preposto, considerato il quadro normativo di riferimento e la sua complessità. In considerazione di ciò, l'Amministratore delegato ed il Dirigente preposto hanno, quindi, attestato, ai sensi dell'art. 24.6 dello statuto sociale, l'adeguatezza, in relazione alle caratteristiche della Società, e l'effettiva applicazione delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio di esercizio di ANAS al 31.12.2022 e che tale bilancio: è redatto in conformità ai principi contabili internazionali riconosciuti dall'Unione europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002; corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili; è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di ANAS. Al riguardo, il Collegio invita l'organo

amministrativo a proseguire nell'attività di aggiornamento ed affinamento delle procedure amministrativo contabili e nella loro effettiva implementazione, provvedendo, se del caso, al rafforzamento delle risorse e delle competenze dell'area amministrazione, finanza e controllo;

c. ha acquisito dall'Amministratore delegato, nel corso delle riunioni di Consiglio di amministrazione, informative sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate, anche ai fini di quanto previsto dall'art. 2381, comma 5, del codice civile, ed ha inoltre incontrato lo stesso anche nel corso di proprie verifiche (18.10.2022 e 14.12.2022);

d. ha preso visione delle relazioni semestrali dell'Organismo di vigilanza sulle attività effettuate in applicazione del d.lgs. n. 231/2001, sottoposte al Consiglio di amministrazione nelle riunioni del 20.10.2022 e del 7.3.2023, ed ha inoltre incontrato l'Organismo nelle proprie riunioni tenutesi nei giorni 18.10.2022 e 16.2.2023, tenendo un continuo scambio di informazioni che è risultato molto proficuo in termini di controlli ed approfondimenti su una serie di tematiche di rilievo per la Società. Tra queste la tematica relativa agli affidamenti diretti rispetto alla quale l'Organismo di vigilanza ha rappresentato al Collegio le attività svolte, su richiesta

dell'Organismo stesso, tramite verifiche ed approfondimenti da parte dell'Internal auditing, cui ha fatto seguito l'implementazione di azioni correttive volte a superare le criticità inizialmente riscontrate (in particolare l'introduzione di uno specifico e strutturato controllo sugli affidamenti diretti posto in capo alla Direzione appalti e acquisti e l'utilizzo di un applicativo aziendale per consentire una ricostruzione puntuale di tali affidamenti) che hanno consentito il rafforzamento del sistema di controllo interno, ferma restando la necessità - condivisa anche dal precedente Collegio - che gli affidamenti diretti siano oggetto di altre verifiche anche a campione al fine di valutare l'adozione di ulteriori azioni e che, in generale, il ricorso agli stessi venga il più possibile limitato ai soli casi di effettiva urgenza e/o di particolarità e complessità dell'incarico, in quanto maggiormente passibili di elusioni delle prescrizioni aziendali in contrasto con quanto previsto dal Modello 231. Oltre a quanto sopra l'Organismo di vigilanza, nelle proprie relazioni semestrali, ha evidenziato la necessità di procedere all'aggiornamento/adeguamento dell'attuale Modello 231 - approvato, unitamente al codice etico, con deliberazione consiliare del 20 dicembre 2020 - con riguardo sia alla parte generale che ad alcune parti speciali, in ragione di una serie di fattori interni ed esterni alla Società nelle more

GP

intervvenuti, ovvero modifiche normative anche in materia di reati tributari che hanno introdotto nuovi "reati presupposto 231", l'ultimazione del progetto di redazione/aggiornamento del sistema procedurale aziendale, nonché il subentro di ANAS nella gestione delle autostrade A24 e A25, con il conseguente assolvimento di una serie di attività in precedenza non ricomprese nel medesimo. Al riguardo la Società ha proceduto, a dicembre 2022, all'affidamento delle attività volte all'aggiornamento del modello 231 che dovrebbero concludersi alla fine del corrente mese di aprile. Il Collegio invita l'organo amministrativo a monitorare lo stato di avanzamento di lavori di completamento del Modello 231 e la sua effettiva implementazione, in particolare tenendo conto della segnalazione dell'Organismo di vigilanza in ordine alla necessità che sia assicurata, e ciò anche *medio tempore*, la corretta e completa trasmissione dei flussi informativi previsti dal Modello 231 da parte di tutte le strutture aziendali interessate;

e. ha acquisito i flussi informativi del responsabile della prevenzione della corruzione e trasparenza sulle attività svolte e sulle iniziative in corso, portati all'attenzione del Consiglio di amministrazione nella riunione del 19.12.2022, tra cui gli esiti, senza rilievi, della prima verifica di sorveglianza conseguente all'ottenimento da parte della Società, a dicembre 2021, della certificazione anticorruzione ISO 37001:2016, standard

internazionale sui "Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione".

Nella riunione consiliare del 19.12.2022 è stato, altresì, approvato l'aggiornamento delle misure di organizzazione e gestione per la prevenzione della corruzione e trasparenza, integrative di quelle adottate ai sensi del d.lgs. n. 231/01, che costituiscono parte integrante del framework unico anticorruzione di ANAS - adottato nel 2019, in recepimento della disposizione di Gruppo n. 270/P/AD dell'11 giugno 2019 - nonché un elemento costitutivo del sistema di controllo interno e gestione dei rischi;

JP

f. ha incontrato il *Chief risk officer* e la struttura Risk management istituita all'interno della Direzione tutela aziendale, da cui sono state acquisite informazioni sulle principali attività svolte nel corso del 2022, tra cui l'aggiornamento del *catalogo dei rischi* che è stato presentato nelle riunioni di Collegio sindacale del 22.11.2022 e di Consiglio di amministrazione del 24.11.2022. Il catalogo dei rischi è stato, in particolare, rivisto alla luce degli elementi acquisiti nel corso delle attività svolte fin dalla prima adozione avvenuta nel 2018;

g. ha esaminato le comunicazioni e le informative aziendali in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro ai sensi del d.lgs. n. 81/08, che hanno riguardato anche tutte le iniziative e misure intraprese dalla Società alla luce dell'emergenza sanitaria "Sars Cov 2" in linea con la normativa nazionale

e con le indicazioni della Capogruppo FS, al fine di gestire e contrastare la diffusione del virus in ambito aziendale. Ciò posto, in materia di ambiente, salute e sicurezza sul lavoro, il Collegio raccomanda di proseguire nelle attività volte alla soluzione delle questioni evidenziate dall'Organismo di vigilanza 231 nella relazione semestrale di fine 2022, illustrata nella verifica del 16 febbraio 2023;



h. ha tenuto continui incontri con la struttura di Internal auditing (verifiche del 19.7.2022, 22.11.2022, 16.2.2023, 6.3.2023) al fine di esaminare i rapporti sugli esiti delle attività svolte e monitorare l'attuazione delle relative azioni correttive ed ha, altresì, acquisito informazioni in occasione delle riunioni consiliari in cui sono state rese le informative periodiche. Tra le tematiche di particolare rilievo che l'Internal auditing - anche su richiesta del Collegio sindacale - ha continuato a monitorare nel corso del 2022 e che saranno altresì oggetto di ulteriori interventi di audit/follow-up nel 2023, si segnalano, oltre a quella afferente agli affidamenti diretti già citata in precedenza, la sorveglianza e la manutenzione di ponti e viadotti, nonché la definizione, con riguardo alle cd. "strade di rientro", dell'iter da seguire per acquisire preventivamente la documentazione amministrativa delle opere, prima della loro presa in carico, e per svolgere i sopralluoghi mirati alla verifica

delle consistenze da trasferire. Tra le ulteriori tematiche di rilievo che hanno interessato le attività di audit si evidenziano poi:

- 
- (i) la gestione degli espropri;
 - (ii) la gestione delle riserve e collaudi;
 - (iii) i controlli e verifiche nei lavori e su materiali e forniture in cantiere, che, anche alla luce dei cospicui investimenti della Società negli interventi infrastrutturali, continueranno ad essere oggetto di interventi da parte dell'Internal auditing estesi anche ai lavori di realizzazione di nuove opere;
 - (iv) la gestione del ciclo degli approvvigionamenti, oggetto di un joint audit con FS, che ha confermato la necessità di un adeguato monitoraggio degli stessi, anche in considerazione dei rilevanti impegni di investimento assunti con il piano industriale;
 - (v) la gestione dell'attività di recupero dei crediti;
 - (vi) la gestione del patrimonio immobiliare, rispetto al quale, sebbene le azioni poste in essere abbiano portato ad un miglioramento del SCIGR, un intervento di follow-up concluso svolto nel 2022 ha confermato il permanere di alcune problematiche;
 - (vii) gestione della sicurezza in ambito IT.

Oltre a quanto sopra esposto, il Collegio ha poi esaminato, preliminarmente

all'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione come previsto dalle "Linee di indirizzo di Internal Audit", il piano di audit triennale 2023-2025 e la pianificazione delle attività per l'anno 2023, che è stato elaborato sulla base dell'aggiornamento del catalogo dei rischi ed ha recepito, peraltro, tutte le richieste di interventi da inserire nella pianificazione formulate dal Collegio stesso che è stato sentito in qualità di stakeholder. Tali richieste hanno riguardato nello specifico i seguenti interventi: verifiche sulla completezza e l'efficacia dei controlli su materiali e forniture nei cantieri di nuove opere, manutenzione programmata e ricorrente; gestione affidamenti mediante procedura aperta; gestione dello sviluppo di soluzioni informatiche e dell'infrastruttura tecnologica; definizione dell'aggiornamento del contratto di programma e del piano degli investimenti; rispetto delle tempistiche di pagamento; partecipazioni: gestione e valutazione contabile, tramite impairment, delle partecipazioni; gestione dell'attività di recupero crediti; organizzazione delle attività operative per la gestione delle autostrade A24 e A25 e subentro in tale gestione;

i. ha incontrato in più occasioni (verifiche del 21.9.2022, 22.2.2023, 21.3.2023, 5.4.2023 e 18.4.2023) la società incaricata della revisione legale dei conti EY S.p.A. per il consueto scambio di informazioni e per

aggiornamenti sulle principali tematiche riguardanti la relazione finanziaria semestrale di ANAS al 30.6.2022 e il bilancio al 31.12.2022;

j. 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;

k. ha incontrato, nella riunione del 14.12.2022, i collegi sindacali delle controllate ANAS Concessioni Autostradali S.p.A., Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A., ANAS International Enterprise S.p.A. (di seguito "AIE") e Stretto di Messina S.p.A., per uno scambio di informazioni ai sensi dell'art. 2403 bis, secondo comma, del codice civile. Inoltre, sempre in applicazione di tale disposizione del codice civile, è stato auditato dal Collegio sindacale di Ferrovie dello Stato in data 20.01.2023;

l. con specifico riguardo alle controllate AIE e Stretto di Messina ha, altresì, acquisito informazioni e proceduto ad approfondimenti, oltre che con i relativi collegi sindacali, anche nelle proprie riunioni nonché nelle riunioni consiliari, attesa la rilevanza delle tematiche;

m. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;

n. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del codice civile;

o. ha rilasciato le relazioni previste dal decreto del Ministro dell'economia

e delle finanze 27 marzo 2013 in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle amministrazioni pubbliche attinenti ai documenti previsionali e consuntivi. A quest'ultimo riguardo la Società ha provveduto ad allegare al bilancio di esercizio al 31.12.2022 il conto consuntivo in termini di cassa redatto ai sensi del citato decreto ministeriale, di cui si dirà più in dettaglio in seguito;

p. ha esaminato la documentazione e curato gli adempimenti previsti dal punto 6 - parte 1, della direttiva interministeriale emanata ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della L. n. 296/2006, con riguardo alle relazioni sulle modalità di impegno e di utilizzo delle risorse dell'ex Fondo Centrale di Garanzia nonché sui rapporti in essere con le società concessionarie;

q. ha monitorato l'adempimento, da parte della Società, delle disposizioni recate dall'art. 1, commi 859-872, della L. n. 145/2018 e ss.mm.ii., in materia di tempestività dei pagamenti e di smaltimento dei debiti pregressi, trattandosi di una normativa rivolta alle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ovvero alle amministrazioni inserite nell'elenco ISTAT, esprimendo l'avviso, nel corso delle verifiche allo scopo effettuate, che la Società sia tenuta ad applicare tale normativa non trattandosi strettamente di norme afferenti all'ambito di spending review da cui la medesima è esclusa ai sensi delle previsioni

dall'art. 49 del decreto-legge n. 50/2017. Pertanto, ha suggerito di dar corso a specifiche interlocuzioni con il Ministero dell'economia e delle finanze, amministrazione competente nella trattazione della materia;

r. ha verificato che, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 2497 e seguenti del codice civile, la Società abbia fornito informativa in merito alla propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, come già indicato in precedenza, con delibera consiliare del 26 maggio 2022, facendo seguito alla condivisione del nuovo modello organizzativo e di governance del Gruppo FS, ANAS ha adottato il regolamento del Polo Infrastrutture con efficacia dal 1° giugno 2022 e la sottoposizione della Società all'attività di direzione e coordinamento di RFI, con contestuale cessazione della sottoposizione della medesima Società all'attività di direzione e coordinamento di FS.

RISULTATI DELL'ESERCIZIO SOCIALE

Il progetto di bilancio della Società per l'anno 2022, che il Consiglio di amministrazione sottopone al Vostro esame, è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali EU/IFRS e comprende la situazione patrimoniale e finanziaria, il conto economico, il conto economico complessivo, il prospetto delle variazioni del patrimonio netto, il

rendiconto finanziario, le note esplicative al bilancio e la relazione sulla gestione. Come già rappresentato è stato, altresì, redatto il conto consuntivo in termini di cassa predisposto in ottemperanza alle disposizioni dettate dall'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e dagli articoli 5 e 9 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013. Non risulta accluso, invece, il rapporto sui risultati redatto in conformità alle linee guida generali definite con DPCM 18 settembre 2012.

 Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di amministrazione nella riunione tenutasi il 4.4.2023.

La Società ha redatto bilancio separato. Il bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante FS.

Relativamente al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto, ha vigilato sull'impostazione dello stesso e sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione e alla struttura. Il Collegio ha in varie occasioni incontrato le strutture della Società per esaminare le principali problematiche del bilancio 2022, nonché la società di revisione legale dei conti.

Si richiama l'attenzione sui seguenti aspetti.

1) Attività immateriali - concessioni, licenze, marchi e diritti similari.

Tale voce presenta un saldo di 993.750 mila euro, il cui valore è stato rilevato a partire dal bilancio chiuso al 31.12.2017 a seguito della nuova configurazione del contratto di programma 2016-2020 che ha definito un assetto concessorio del tutto innovativo rispetto al passato. In particolare, la sottoscrizione del contratto di programma 2016-2020 ha rappresentato per il concessionario ANAS una nuova dotazione finanziaria che lo Stato ha voluto destinare alla realizzazione di opere strutturali, con l'introduzione di un corrispettivo (parte servizi e parte investimenti) a decorrere da una certa

 data e con valori definiti nel piano finanziario regolatorio. La valutazione del nuovo assetto regolatorio è stata effettuata, nel bilancio 2017, tenendo conto sia della scadenza naturale della concessione (2032) che della possibilità di estensione della concessione medesima, di ulteriori venti anni, ai sensi di quanto previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre 2002 n. 296, sulla base di pareri *pro-veritate* all'epoca acquisiti nonché di un'apposita perizia giurata della Deloitte Financial Advisory s.r.l., applicando il principio contabile IAS 38 (in quanto identificata come attività immateriale in grado di produrre benefici economici futuri). Nel rinviare a quanto riportato nelle note al bilancio per l'attività istruttoria svolta dal tavolo tecnico MIT/MEF costituito al fine di valutare il prolungamento della durata della concessione di ANAS ai sensi dell'art. 1,

commi 1018 e 1019, della legge n. 296 citata, e per il contenuto dei due pareri resi nel corso del 2021 dall'Avvocatura generale di Stato di cui il primo il 18.6.2021 e, successivamente, su richiesta del MIIT, l' 1.10.2021, si ricorda che, sempre nel 2021, è stato emanato il già citato d.l. n. 121/2021, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 156/2021, che, all'art. 2 commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies, è intervenuto sull'assetto di ANAS e sulla ridefinizione della sua mission, riconoscendo, tra l'altro, la natura di **"diritti speciali o esclusivi"** delle attività svolte sulla base del Contratto di Programma relativamente alla gestione della viabilità non a pedaggio, oggetto della concessione.



Tale disposizione si è, in particolare, posta in continuità con il parere dell'Avvocatura dell'1.10.2021 in cui l'organo consultivo ha evidenziato che *"alla luce dell'ibridismo giuridico che caratterizza ANAS... si ritiene astrattamente percorribile l'adozione, da parte di ANAS, di un modello di gestione contabile separata, che miri a mantenere distinte l'attività quale concessionaria ex lege disciplinata dal contratto di programma da quella prettamente privatistica, svolta in regime concorrenziale, mediante l'introduzione di una espressa norma"*, previo parere della Commissione Europea. A tale disposizione ha fatto seguito la nota del 23 marzo 2022 del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle

infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, che ha rinnovato l'intenzione del MIT di: dare continuità alle interlocuzioni del tavolo tecnico, completando l'istruttoria dedicata a valutare la possibilità di estendere di 20 anni della durata dell'attuale concessione, una volta acquisito il parere da parte delle competenti strutture della Commissione europea, e, contestualmente, dare avvio, alla luce del citato decreto, all'attività di revisione del contratto di programma per il periodo 2021-2025, rivedendo anche la parte normativa dello stesso onde adeguarla alla legislazione sopravvenuta e, in ogni caso, assicurando la sostenibilità economico-finanziaria di ANAS in relazione all'attività in concessione (prevedendo, nello specifico, il meccanismo contabile della "contribuzione" che permetta il recupero del "costo economico-tecnico" relativo a tutte le attività svolte). Nel corso del 2022 il MIT ha, quindi, avviato le interlocuzioni con la Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione Europea (RPUE) al fine di acquisire una pronuncia in merito alla coerenza con il quadro normativo europeo del modello operativo applicabile ad ANAS. In relazione a tale istanza, la Direzione generale concorrenza della Commissione europea, ad ottobre 2022, ha fornito elementi di chiarimento che contemplano, tra l'altro, valutazioni in ordine alla rideterminazione del termine della Concessione di ANAS. Alla luce delle interlocuzioni

intervenute, così come comunicato dal MIT nel dicembre 2022, risulta che è stato conseguentemente riattivato il confronto tecnico necessario all'aggiornamento del contratto di programma.

GA In considerazione di quanto sopra la concessione, al 31 dicembre 2022, è stata oggetto di verifica al fine di tenere conto degli impatti della normativa 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 industriale di ANAS 2023- 2032. Ad esito dell'impairment test non sono emerse perdite durevoli di valore da riflettere in bilancio. Viene in ogni caso fatto presente che, qualora gli sviluppi delle interlocuzioni in atto anche con le istituzioni sovranazionali dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un piano economico finanziario rielaborato di conseguenza.

Il Collegio sindacale ha seguito con attenzione il tema in argomento, chiedendo costanti aggiornamenti alla Società sulle attività volte ad estendere la durata della convenzione di concessione e a definire il nuovo contratto di programma. Ha, altresì, preso atto della relazione rilasciata da Deloitte Financial Advisory S.r.l., ad esito dell'assistenza nell'attività

di impairment test della concessione, da cui non sono emerse criticità ed è risultata confermata la sostenibilità del valore indicato in bilancio a titolo di concessione.

Alla luce di quanto sopra, il Collegio sindacale, vista la delicatezza della tematica, continuerà a monitorarla ed invita la Società a seguire con attenzione gli sviluppi delle interlocuzioni in essere.

2) Fondi per rischi ed oneri e attività e passività potenziali.

GP Nelle note al bilancio gli amministratori descrivono le caratteristiche del contenzioso in essere da cui possono scaturire passività i cui esiti sono valutati come probabili e che, in quanto tale, è oggetto di accantonamento ai fondi rischi. Ferme restando le attività di verifica e monitoraggio svolte dalla società di revisione, il Collegio ha acquisito informazioni sia dal Dirigente preposto che dalla Direzione legale al fine di esaminare la procedura seguita per la gestione del contenzioso medesimo e per la determinazione dei fondi rischi. Inoltre, il Collegio ha acquisito informazioni dalle medesime strutture sui contenziosi non ricompresi nella situazione patrimoniale in quanto giudicati di rischiosità possibile o remota di cui è, ad ogni modo, data informativa nelle note al bilancio.

3) Partecipazioni.

Nell'ambito di tale voce si evidenziano, in particolare, le valutazioni



operate con riguardo alle controllate ANAS International Enterprise S.p.A. e Stretto di Messina S.p.A., entrambe mediante il criterio del costo ai sensi dei principi contabili IAS 27 e IAS 36. Per quanto riguarda AIE, la Società ha programmato la sua messa in liquidazione entro la fine del 2023 coerentemente con il piano di riorganizzazione delle attività estere avviato nel 2022 e che proseguirà nel corrente anno. Pertanto, sulla base degli esiti dell'attività di impairment test, svolta sempre con l'assistenza della Deloitte Financial Advisory S.r.l., la Società ha effettuato la svalutazione della partecipazione in AIE di ulteriori 3 milioni di euro, in ragione della complessa situazione in merito all'apprezzamento delle attività del business russo a causa del conflitto militare attualmente in corso. Oltre a ciò, sempre in ragione della complessiva situazione societaria ed economico-finanziaria di AIE la Società ha proceduto a svalutare per intero i crediti commerciali verso la medesima pari a 2,4 milioni di euro e ad accantonare, nel fondo rischi e oneri, l'importo pari a 12,5 milioni di euro, a fronte del rischio finanziario relativo alle garanzie prestate al comparto bancario per le iniziative di business in Russia.

Con riguardo alla partecipazione detenuta nella società Stretto di Messina S.p.A., il bilancio evidenzia anzitutto che, con la l. n. 197/2022 (legge di bilancio 2023), art. 1 commi da 487 a 493, ed il successivo decreto-legge 31

marzo 2023, n. 35, recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente", sono state introdotte disposizioni volte a consentire la realizzazione dell'opera e delle connesse opere di collegamento ferroviario e stradale. Alla luce di tale contesto normativo, Anas - pur in assenza, allo stato, di elementi derivanti da piani economico-finanziari utili ad individuare il valore recuperabile della partecipata - ha ritenuto di procedere in continuità di valutazioni contabili e di considerare, quindi, interamente recuperabile il valore contabile della partecipazione, rilevando che:



- "l'intero impianto del d.l. n. 35/23 è ispirato alla continuità operativa della Società nello svolgimento del progetto originario", in quanto (i) "la concessione viene ripristinata così com'era"; (ii) "lo stesso vale per i contratti col Contraente Generale e gli altri appaltatori (a determinate condizioni)"; (iii) "il progetto definitivo dell'opera, approvato da Stretto di Messina il 29 luglio 2011, ed integrato come descritto nel decreto, è posto alla base dell'iter di approvazione presso il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile; sicché i costi sinora sostenuti vanno ad oggi considerati funzionali al riavvio di un "Progetto" che riparte esattamente da dove era stato sospeso (sia sotto il profilo soggettivo ... sia oggettivo ...)" e (iv) "ai fini della

dichiarazione di pubblica utilità sono stati reiterati i vincoli imposti con l'approvazione del progetto preliminare dell'opera";

- "la cessione di quota parte della partecipazione al MEF avverrà a valori non superiori al valore contabile ed il corrispettivo sarà determinato successivamente alla nomina, da parte del MEF, di uno o più periti che procederanno ad elaborare una relazione di stima giurata. Al riguardo lo stanziamento di risorse pubbliche previsto per tale spesa, come sopra indicato, è in linea con l'intero valore contabile attuale al 31 dicembre 2022 della partecipazione iscritta ...";

A supporto di tale valutazione la Società ha, altresì, acquisito:

- la nota del Commissario straordinario di Stretto di Messina del 4.4.2023, con allegata la "comfort letter" del prof. Eugenio Pinto sulla recuperabilità dei costi del "Progetto" iscritto tra le immobilizzazioni della Stretto di Messina S.p.A., attraverso cui ha informato la Società che il "Bilancio intermedio di liquidazione chiuso al 31.12.2022 sarà redatto in continuità con l'impostazione dei precedenti bilanci societari di SdM ..." (di cui gli amministratori hanno fatto cenno nella relazione sulla gestione richiamata nelle note al bilancio);
- le "Considerazioni tecniche sul progetto dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina e sulla sua funzionalità al riavvio dell'opera",

prodotte il 4.4.2023 di Italferr S.p.A., società di ingegneria del gruppo FS che ha partecipato attivamente agli incontri con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ordine al ripristino della concessione. In detto documento è stato in conclusione rappresentato che *"Dall'esame delle modifiche normative intervenute successivamente alla redazione del progetto definitivo dell'Opera, nonché delle richieste formulate nell'ambito dell'iter autorizzatorio, può affermarsi che le modifiche/integrazioni necessarie per adeguare il progetto medesimo sono tali da non alterare l'impianto e la consistenza e che, pertanto, lo stesso può essere ritenuto funzionale al riavvio dell'Opera e potrà essere quindi utilmente impiegato per lo sviluppo del successivo livello progettuale previsto dall'attuale quadro di riferimento normativo. Pertanto, il progetto definitivo non verrà cambiato, ma sarà integrato da una relazione dettagliata del progetto, da recepire successivamente nel progetto esecutivo. Quanto sopra è perfettamente in linea con i contenuti del DL del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 35 del 31 Marzo 2023"*.

Gli amministratori hanno infine posto in evidenza che non si può tuttavia escludere che, a valle delle attività sul progetto definitivo dell'opera previste dall'art. 3 del decreto a cura del nominando organo amministrativo di Stretto di Messina anche in relazione a quanto previsto dall'art. 4 comma

6, possano rendersi necessari conseguenti adeguamenti del valore della partecipazione detenuta da Anas nella partecipata Stretto di Messina S.p.A.. Su tale posta di bilancio il Collegio sindacale ha avuto modo di richiedere informazioni e chiarimenti sia al Collegio sindacale della partecipata Stretto di Messina S.p.A. sia alla società di revisione EY S.p.A., raccogliendo elementi idonei all'identificazione del processo di valutazione posto in essere e dei principi e criteri contabili applicati al caso di specie.



Il Collegio rileva, sul punto, che la Società ha proceduto alla conferma della valutazione della partecipazione pur in carenza della formale approvazione del bilancio al 31.12.2022 di Stretto di Messina S.p.A. e quindi in assenza di riscontri puntuali e circostanziati in ordine alla specifica funzionalità degli oneri progettuali sostenuti e capitalizzati dalla partecipata negli esercizi pregressi, ritenendo gli ulteriori elementi a disposizione, sopra illustrati, sufficienti nell'attuale fase temporale a non evidenziare perdite di valore della partecipazione, ancorché sottolineando la possibilità in futuro che il valore stesso venga rettificato alla luce delle evoluzioni connesse alle cit. previsioni di legge.

4) Altre attività finanziarie non correnti e correnti.

Nell'ambito di tale voce è iscritta l'attività finanziaria verso Strada dei

Parchi, rispetto alla quale, alla luce delle disposizioni normative che hanno disposto la revoca della concessione e il subentro di ANAS nella gestione temporanea delle autostrade A24 e A25, risulta un credito pari a circa 501 milioni di euro, dato dalla differenza tra il valore del credito, pari a circa 829 milioni di euro, l'attualizzazione dello stesso sulla base dell'originario piano finanziario di pagamento della concessione, pari a 61 milioni di euro, e il fondo svalutazione crediti nel tempo accantonato ai sensi dell'IRFS9 e calcolato con il metodo *loss given default-LGD*, pari a 267 milioni di euro. Il credito netto è stato oggetto di valutazione al costo ammortizzato e quindi di un'attualizzazione basata su: i) data di recupero presumibile pari alla data del subentro della NewCo (1° gennaio 2024) e ii) tasso d'interesse del 2,67% pari alla media dell'ultimo tasso di indebitamento applicato ad ANAS nell'anno 2022. Tale attualizzazione ha determinato un onere finanziario pari a 13.031 mila euro e in funzione della data di subentro, pari al 1° gennaio 2024 e prevista dalla suddetta norma, l'intera attività finanziaria è stata riclassificata come non corrente.

Per quanto a conoscenza del Collegio, gli amministratori, nella redazione del bilancio e nella predisposizione della relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente con le norme di legge vigenti in materia e,

in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile.

In particolare, la relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio, e rappresenta i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2022.

Nelle note esplicative e nella parte della relazione sulla gestione cui le note medesime fanno rinvio, risultano indicati i criteri di redazione del Bilancio ed i fondamentali principi contabili applicati. Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio". Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato positivo di esercizio di 4.835.686 euro e si riassume nei seguenti valori:

Attività	9.657.990.133 €
Passività	7.208.512.834 €
Patrimonio Netto	2.449.477.299 €
Utile dell'esercizio	4.835.686 €

Il conto economico presenta in sintesi i seguenti valori:

Totale ricavi operativi	3.404.536.049 €
Totale costi operativi	-3.201.078.218 €
Ammortamenti	-171.507.191 €
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-32.765.184 €
Accantonamenti	0 €
Risultato Operativo (EBIT)	-814.543 €
Proventi ed oneri finanziari	5.635.703 €
Risultato prima delle imposte	4.821.160 €
Imposte sul reddito	14.526 €
Utile dell'esercizio	4.835.686 €

L'utile di esercizio è pari a 4.835.686 euro, e il Consiglio di amministrazione propone di destinare lo stesso come segue:

- per il 5%, pari a 241.784 euro a riserva legale;
- la restante parte, pari a 4.593.902 euro, da versare secondo quanto previsto dall'articolo 49, comma 11, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (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 dispone "...finché l'ANAS risulti compresa nel suddetto elenco dell'ISTAT, l'obbligo di versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle suddette norme, da effettuare ai sensi dell'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208."

Come indicato in precedenza, il progetto di bilancio è corredato del conto consuntivo in termini di cassa previsto dall'articolo 17 del decreto

legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e disciplinato dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013. Come stabilito dall'allegato 3 all'anzidetto decreto ministeriale, il conto consuntivo in termini di cassa è accompagnato da una nota illustrativa che spiega le modalità di composizione del documento contabile.

In particolare, sono fornite indicazioni in merito a:

- 
- a) la struttura del conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche applicate;
 - b) le modalità di raccordo tra le voci del conto consuntivo in termini di cassa e il piano dei conti in uso nella contabilità generale;
 - c) la fonte e la natura delle informazioni e dei dati utilizzati;
 - d) i criteri interpretativi legati alla peculiarità dei principi contabili internazionali che informano il sistema contabile di ANAS;
 - e) i criteri di determinazione di valori inseriti nelle voci di entrata e di uscita che compongono il documento contabile;
 - f) i criteri di classificazione della spesa per missioni e programmi, con descrizione delle modalità di individuazione delle missioni, dei programmi e dei gruppi COFOG (classification of the functions of government) correlati, nonché delle modalità di ripartizione delle voci di spesa tra i programmi individuati;

g) la verifica di coerenza del conto consuntivo in termini di cassa con il rendiconto finanziario.

Ciò posto, il Collegio, esaminata la documentazione sopra descritta e acquisite le informazioni necessarie nel corso delle verifiche effettuate, attesta, ai sensi degli articoli 13, comma 4, e 17, comma 4, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, nonché dell'articolo 8 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013, che:

- 
- 1) la società ha adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 11 del decreto legislativo 31/5/2011, n. 91, e dell'articolo 7 del DM 27 marzo 2013, attraverso la presentazione, in apposito prospetto, della spesa complessiva riferita a ciascuna delle attività svolte, secondo un'aggregazione per missioni e programmi accompagnata dalla corrispondente nomenclatura COFOG di secondo livello. L'informativa è resa, diversamente da quanto previsto dal citato articolo 7 del DM 27 marzo 2013, non all'interno della relazione sulla gestione, bensì in apposito allegato della relazione annuale finanziaria;
 - 2) la società ha adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, nonché degli articoli 5 e 9 del DM 27 marzo 2013, attraverso la predisposizione di un conto consuntivo in termini di cassa. Non risulta, invece, predisposto, il rapporto sui risultati redatto in conformità alle linee guida generali definite con decreto del Presidente

del Consiglio dei ministri 18 settembre 2012, previsto dall'articolo 5, comma 3, lettera b), del DM 27 marzo 2013. In proposito il Collegio esprime l'avviso che tale documento debba essere predisposto e, pertanto, invita la società, per il futuro, a conformarsi a tale indicazione;

3) il consuntivo in termini di cassa presenta risultanze coerenti con quelle del rendiconto finanziario.

La società EY S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 19 aprile 2023, la propria relazione al bilancio di ANAS al 31.12.2022 nella quale, nell'effettuare quattro richiami di informativa senza rilievi - in ordine alle note di bilancio relative alle poste "Attività immateriali - Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" con riguardo al contratto di programma 2016-2020, "Passività e attività potenziali" con riguardo al complesso contenzioso, "Partecipazioni" nonché nei paragrafi della relazione sulla gestione "Andamento economico delle società partecipate" e "Evoluzione prevedibile della gestione" con riguardo alle valutazioni di Stretto di Messina S.p.A. e A.I.E. S.p.A., "Altre attività finanziarie non correnti" con riguardo al credito verso Strada dei Parchi S.p.A. - ha affermato che il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei

flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e che la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio di esercizio della Società al 31.12.2022 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, presso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, datata 4 aprile 2023, tenuto anche conto della relazione rilasciata il 19 aprile 2023 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 31.12.2022, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione del risultato dell'esercizio.

Roma, 19 aprile 2023

Il Collegio sindacale

Dott. Giovanni Desantis

Dott.ssa Marianna Tognoni

Dott. Francesco Rocco

Giovanni Desantis
Marianna Tognoni
Francesco Rocco

Anas S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

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 2022, 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 2022, 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.18 "Attività immateriali - Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" gli Amministratori descrivono il Contratto di Programma 2016-2020, sottoscritto il 21 dicembre 2017 tra Anas S.p.A. ed il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (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, che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha comunicato in data 23 marzo 2022, che alla luce dell'entrata in vigore del D.L. 121/21 convertito dalla Legge 156/21, è necessario definire il fabbisogno finanziario della Società, secondo il meccanismo contabile della "contribuzione", che permetta il recupero del costo economico-tecnico relativo alle attività svolte, nonché valutare la rideterminazione del termine di scadenza della concessione, in coerenza con il nuovo contesto di riferimento.

- b) Nella nota al bilancio n.38 "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.
- c) Nella nota al bilancio n.19 "Partecipazioni", nel paragrafo "Andamento economico delle società partecipate" e "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione gli Amministratori illustrano:
- le considerazioni effettuate in merito alla valutazione della partecipazione nella controllata Stretto di Messina S.p.A, a seguito dell'intervento normativo, contenuto nel Decreto-legge 35/2023 "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" volto a riavviare l'iter realizzativo dell'opera attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina;
 - l'aggiornamento della valutazione della partecipazione nella controllata Anas International Enterprise S.p.A. a seguito del conflitto bellico tra Russia ed Ucraina.
- d) Nella nota al bilancio n.21 "Altre attività finanziarie non correnti e correnti" gli Amministratori riportano informazioni in merito al credito in essere verso la ex concessionaria Strada dei Parchi S.p.A..

Il nostro giudizio non contiene rilievi con riferimento a tali aspetti.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note al bilancio i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio dell'Anas S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare 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 2022, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

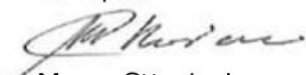
Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio dell'Anas S.p.A. al 31 dicembre 2022 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare 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 2022 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, 19 aprile 2023

EY S.p.A.



Mauro Ottaviani
(Revisore Legale)

