



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI
ANAS S.P.A.

2019

Determinazione del 15 aprile 2021, n. 32



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI
ANAS S.P.A.

2019

Relatore: Presidente di Sezione Pino Zingale



CORTE DEI CONTI

nell'adunanza del 15 aprile 2021, tenutasi in videoconferenza, ai sensi dell'art. 85, comma 8 *bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27, come modificato dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 di conversione del decreto-legge 14 agosto 2020 n. 104 e secondo le "Regole tecniche e operative" adottate con decreti del Presidente della Corte dei conti del 18 maggio 2020, n. 153 e del 27 ottobre 2020, n. 287;

visto l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;

viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20;

visto l'art. 9 del d.l. 26 febbraio 1994 n. 143, con il quale l'Ente nazionale per le strade (Anas) è stato assoggettato al controllo della Corte dei conti nelle forme previste dall'art. 12 della già menzionata legge n. 259 del 1958;

visto l'art. 7 comma 11 del d.l. 8 luglio 2002, n. 138, convertito con la legge 8 agosto 2002 n. 178, con il quale Anas è stata trasformata in Società per azioni (Anas S.p.a.) confermandosi l'esercizio del controllo della Corte dei conti ai sensi dell'art. 12 della citata legge n. 259 del 1958;

visto il bilancio della Società suddetta per l'esercizio 2019, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte dei conti in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Pino Zingale e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Anas s.p.a. per l'esercizio 2019;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze il bilancio - corredato della relazione degli organi amministrativi e di revisione - e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce, quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2019 di Anas s.p.a. - corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

RELATORE

Pino Zingale

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

DIRIGENTE

Fabio Marani

Depositato in segreteria

INDICE

PREMESSA	1
1. QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO	2
1.1 La legge di bilancio 2019	2
1.2 Contratto di programma 2016 - 2020: elementi innovativi	3
1.3 Delibere Cipe di interesse Anas adottate nel 2019	7
2. GOVERNO SOCIETARIO E SISTEMA DEI CONTROLLI.....	9
2.1 Il sistema di corporate <i>governance</i>	9
2.2 La revisione legale e il sistema di controllo interno.....	12
3. STRUTTURA AZIENDALE E RISORSE UMANE	16
3.1 La struttura aziendale: l'assetto organizzativo	16
3.2 Le risorse umane	17
3.2.1 Organico complessivo e qualifiche	17
3.2.2 Costo del personale	19
3.2.3 Sistema di incentivazione del <i>management</i>	20
3.2.4 Contratti collettivi dei dipendenti e dei dirigenti.....	21
3.2.5 Incentivi all'esodo	23
3.2.6 Svolgimento della prestazione lavorativa in modalità agile: <i>smart working</i>	24
4. IL CONTENZIOSO.....	27
4.1 Andamento del contenzioso	27
4.2 Oneri del contenzioso e fondo rischi.....	28
5. ATTIVITA' E FATTI DI GESTIONE PIU' RILEVANTI	30
5.1 Le attività di progettazione e le gare	30
5.2 I lavori di costruzione di nuove opere stradali e autostradali.....	32
5.3 I lavori di manutenzione ricorrente (ordinaria) e programmata (straordinaria) della rete stradale e i servizi relativi alla sicurezza della circolazione stradale	33
5.3.1 Attività di controllo di ponti, viadotti e cavalcavia: procedure standardizzate e risorse impiegate	35
5.4 Le attività in ambito internazionale	38

5.5 Attività finanziate con contributi europei	38
6. LE PARTECIPAZIONI.....	41
6.1 Quadro generale delle partecipazioni.....	41
6.2 Le società controllate	43
6.2.1 Anas International Enterprise S.p.a.....	43
6.2.2 Pmc <i>Mediterraneum</i> S.c.p.a.	46
6.2.3 Anas concessioni autostradali S.p.a.....	47
6.2.4 Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.	47
6.2.5 Stretto di Messina S.p.a. - in liquidazione.....	49
6.2.6 Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus s.p.a.	51
6.3 Le società collegate.....	53
6.3.1 Autostrade del Lazio s.p.a.	54
6.3.2 Autostrada del Molise s.p.a. - in liquidazione.....	55
7. IL BILANCIO DI ESERCIZIO	57
7.1 Principi contabili di nuova applicazione: IFRS 16 - <i>Leases</i>	57
7.2 Lo stato patrimoniale.....	59
7.3 Il Conto economico	65
7.4 Il Rendiconto Finanziario.....	69
7.5 Situazione creditoria di Anas nei confronti della concessionaria Strada dei parchi s.p.a. 70	
7.6 Riflessi in bilancio delle sinergie oggetto di concentrazione tra Anas e Ferrovie dello Stato Italiane	72
7.7 Durata del rapporto concessorio Anas - Mims: aggiornamento sui provvedimenti intrapresi	73
8. PRINCIPALI CRITICITA' RILEVATE ED ESITO DEL CONTRADDITTORIO	75
9. CONCLUSIONI	83

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – Fondo Investimenti Legge di Bilancio 2019	3
Tabella 2 – Confronto dati di produzione cdp 2016/2020 – Consuntivo 2019	6
Tabella 3 – Confronto dati di produzione cdp 2016/2020 – Preconsuntivo 2020	7
Tabella 4 - Consiglio di amministrazione.....	11
Tabella 5 – Collegio Sindacale.....	11
Tabella 6 - Composizione organico a ruolo nell'ultimo triennio (classificazione Gruppo FSI).....	18
Tabella 7 – Distribuzione territoriale per regione fisica del personale a ruolo diviso per tipologia di contratto nel triennio 2017-2019.....	18
Tabella 8 - Costo del personale nel triennio 2017-2019	19
Tabella 9 – Mbo erogato nel periodo 2017-2019	20
Tabella 10 – Esodo dirigenti 2019	24
Tabella 11 – Elenco del personale in smart working	25
Tabella 12 – Andamento del contenzioso sopravvenuto per anno nell'ultimo triennio	27
Tabella 13 – Vertenze passive totali pendenti al 31 dicembre 2018.....	28
Tabella 14 – Fondo rischi ed oneri.....	28
Tabella 15 – Progetti di nuove opere.....	30
Tabella 16 – Lavori in corso (comprensivi di oneri accessori).....	32
Tabella 17 – Lavori avviati nel periodo (comprensivi di oneri accessori)	33
Tabella 18 – Lavori ultimati (comprensivi di oneri accessori)	33
Tabella 19 - Attività di manutenzione ricorrente e programmata.....	34
Tabella 20 - Ispezioni ricorrenti ponti e viadotti nel biennio 2019 – 2020	36
Tabella 21 - Attività finanziate con contributi europei (Pon e Por).....	39
Tabella 22 – Importi crediti residui dei Pon e Por.....	39
Tabella 23 – Pon 'Infrastrutture e Reti' 2014 – 2020	40
Tabella 24 - Quadro riassuntivo delle partecipazioni dirette.....	42
Tabella 25 – Impatti IFRS 16 sulla situazione patrimoniale e finanziaria di Anas	58
Tabella 26 – Impatti IFRS 16 sul conto economico di Anas.....	58
Tabella 27 – Stato patrimoniale.....	59
Tabella 28 - Conto economico	65
Tabella 29 – Rendiconto Finanziario	69

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1 - Struttura aziendale al 31 dicembre 2019	17
Grafico 2 - Procedure di gara avviate nel triennio 2017 – 2019	31
Grafico 3 - Accordi quadro di manutenzione programmata-importo bandito 2019 per merceologia	32
Grafico 4 - Il Gruppo ANAS.....	41

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, il risultato del controllo eseguito, con le modalità di cui all'art. 12 della legge 259 del 1958, sulla gestione finanziaria di Anas s.p.a. (di seguito Anas) per l'esercizio 2019 e sui più significativi accadimenti sino alla data corrente.

La precedente relazione, relativa all'esercizio 2018, è stata approvata con determinazione n. 28 del 30 aprile 2020, pubblicata in Atti parlamentari, Doc. XV, Legislatura XVIII, n. 276.

1. QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO

Anas s.p.a., per effetto dell'art. 49 del decreto-legge 24 aprile 2017 n. 50, convertito nella legge 21 giugno 2017 n. 96, che ne ha disposto il trasferimento, mediante l'aumento di capitale, nella capogruppo Ferrovie dello Stato s.p.a., con il conferimento in natura della partecipazione in Anas detenuta dal Mef, è attualmente una società controllata da una società a controllo pubblico (socio unico di Fsi s.p.a. è il Mef) che emette strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati.

A seguito del suddetto trasferimento Anas, pur tuttora annoverata tra i soggetti inclusi nell'elenco Istat delle amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'art. 49, comma 11, del d.l. 24 aprile 2017 n. 50, convertito, con modificazioni, dalla l. 21 giugno 2017 n. 96, non è più vincolata alle norme di contenimento della spesa previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco dell'istituto nazionale di statistica delle amministrazioni pubbliche di cui all'art.1 della legge 31 dicembre 2009 n. 196; tuttavia, in base alla suddetta disposizione, finché la Società risulta compresa nel suddetto elenco, permane l'obbligo di versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle sopraindicate norme, da effettuare ai sensi dell'art.1, co. 506, della legge 28 dicembre 2015 n. 208.

Il 2019 è stato un anno caratterizzato da un contesto macroeconomico che ha risentito della ristretta crescita economica a livello mondiale e che si è ulteriormente acuito nel 2020 a causa della emergenza epidemiologica da Covid-19.

Nonostante tale scenario, l'esercizio 2019 per Anas è stato caratterizzato da eventi che hanno posto quest'ultima nel ruolo di *player* nazionale di infrastrutture e mobilità al servizio del pubblico e del sistema economico interno.

I fatti maggiormente significativi sono identificabili nell'approvazione del piano economico finanziario corredato dal piano regolatorio; l'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 (cdp); la legge di bilancio 2019 e la ridefinizione dell'assetto organizzativo aziendale.

1.1 La legge di bilancio 2019

Nel corso del 2019 sono entrati in vigore diversi provvedimenti legislativi che hanno avuto impatto sulle attività di Anas.

Tra i più significativi vi è la legge di bilancio 2019¹ che ha istituito un fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del paese, con una dotazione complessiva di 43,6 miliardi di euro per gli anni dal 2019 al 2033 di cui circa 2,9 miliardi di euro a favore di Anas.

Nello specifico, sono state stanziare in favore di Anas, nel periodo 2019 - 2033, risorse per 2.859,6 milioni, prevedendone la destinazione al ripristino della viabilità delle strade danneggiate dal sisma del centro Italia per circa 216,9 milioni di euro e ai finanziamenti di ponti, viadotti e gallerie per 2.642,7 milioni di euro, così come riportato nella tabella che segue:

Tabella 1 - Fondo Investimenti Legge di Bilancio 2019

Fondo Investimenti Legge Bilancio 2019 (comma 95)		(milioni di euro)
Capitolo	Denominazione Capitolo	Totale
7002/48	Rifinanziamento programma Ponti, Viadotti, Gallerie	2.642,69
7002/49	Somme da corrispondere ad Anas per il ripristino della viabilità delle strade danneggiate dal sisma che ha colpito il Centro Italia	216,86
Totale stanziamenti Fondo Investimenti Legge Bilancio 2019 a favore di Anas (*)		2.859,55

(*) Al netto delle riduzioni operate dal d.l. n. 32/2019 e dal d.l. n. 34/2019

Fonte: ANAS

Le risorse del fondo investimenti 2019 sono confluite nell'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 Mims/ Anas.

1.2 Contratto di programma 2016 - 2020: elementi innovativi

Il contratto di programma 2016-2020 è divenuto pienamente efficace a seguito della registrazione avvenuta in data 28 dicembre 2017 da parte della Corte dei conti del decreto interministeriale - Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Ministro dell'economia e delle finanze - n. 588 del 27 dicembre 2017 di approvazione del contratto.

Nel corso del 2019 si è reso necessario avviare le attività di aggiornamento del piano pluriennale degli investimenti 2016 - 2020 per tenere conto degli interventi normativi successivi alla sottoscrizione del medesimo, che hanno avuto un impatto modificativo ovvero integrativo delle risorse disponibili, dell'aggiornamento dei cronoprogrammi delle attività progettuali, con conseguente rimodulazione delle previsioni di appaltabilità e di eventuali adeguamenti di costo delle opere.

¹ Legge 30 dicembre 2018 n.145 'bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019 - 2021 pubblicata sulla G.U. n. 302 del 31 dicembre 2018. Fondi ripartiti con il d.p.c.m. dell'11 giugno 2019.

L'aggiornamento del contratto di programma definisce l'allocazione degli stanziamenti previsti dai seguenti provvedimenti normativi:

- d.p.c.m. 21 luglio 2017, recante "riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232" pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 27 settembre 2017 (c.d. "fondo infrastrutture 2017");
- d.p.c.m. 28 novembre 2018, recante la "ripartizione delle risorse del fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205", pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 28 del 2 febbraio 2019 (c.d. "fondo infrastrutture 2018");
- legge n. 205 del 2017 "bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018- 2020", art. 1 comma 1164, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 302 del 29 dicembre 2017 (c.d. "legge bilancio 2018").

La revisione del contratto di programma 2016 - 2020 recepisce anche l'allocazione dei finanziamenti aggiuntivi per circa 1.647 milioni di euro previsti nel 1° *addendum* al piano operativo infrastrutturale Fsc 2014 - 2020 e le ulteriori risorse a favore di Anas per 157,5 milioni di euro previste nel 2° *addendum* al predetto piano operativo infrastrutturale.

In data 24 luglio 2019 il Cipe ha approvato l'aggiornamento del suddetto contratto di programma, la cui rimodulazione complessivamente prevede l'attivazione di n. 255 interventi di nuove opere, adeguamenti e messa in sicurezza, completamenti di itinerari per un investimento di circa 20,1 mld, a cui si aggiungono 8,2 mld di investimenti in manutenzione programmata ed ulteriori investimenti per 1,6 mld.

Il volume complessivo degli investimenti risulta, quindi, pari a circa 29,9 mld.

A fronte di tali investimenti risultano finanziamenti per complessivi 25,2 mld, pertanto il fabbisogno residuo ammonta a 4,7 mld.

Considerata anche l'ulteriore programmazione attivabile con gli stanziamenti del fondo investimenti previsto dalla legge di bilancio 2019 per 2,9 mld, l'aggiornamento del piano include investimenti per totali 32,8 mld.

Complessivamente, atteso che il piano include anche la produzione residua relativa agli interventi in fase di attivazione ed in corso di esecuzione afferenti programmazioni antecedenti

al contratto di programma 2016-2020, per un importo pari a circa 3,2 mld, il volume complessivo degli investimenti ammonta a circa 36 mld.

L'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020 prevede inoltre il rinvio del modello di finanziamento con il corrispettivo investimenti a partire dal prossimo contratto di programma 2021-2025. Gli investimenti per il 2019-2020, pertanto rimangono finanziati mediante contributo.

Inoltre, con riferimento a quanto sopraccitato, l'iter di approvazione dell'aggiornamento annuale, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del cdp 2016-2020, relativo all'annualità 2019, si è positivamente concluso mediante registrazione da parte della Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione dell'aggiornamento stesso, in data 18 ottobre 2020.

Va segnalato che nell'anno 2019 si sono registrati ritardi negli investimenti, rispetto alle previsioni del contratto di programma, che, peraltro, non risultano essere state colmate nell'arco del 2020. Dal confronto tra i dati di produzione previsti nel cdp e quelli di consuntivo 2019 e di preconsuntivo 2020, emergono significativi scostamenti, per i quali però, vanno considerati i seguenti aspetti:

- i nuovi finanziamenti, che vengono stanziati periodicamente per l'Anas e che solo nell'ambito del contratto vengono destinati a specifici interventi, sono disponibili unicamente al momento di conclusione del suddetto iter approvativo del contratto e di conseguenza soltanto dopo tali adempimenti è possibile avviare i relativi interventi;
- nel cdp, quale strumento di pianificazione a medio/lungo termine, viene effettuata una stima della produzione annuale di tutti gli investimenti che si prevede verranno finanziati nell'arco temporale previsto dal contratto;
- nel cdp sono rappresentati gli importi degli interventi al lordo delle eventuali economie che si manifesteranno in seguito alle aggiudicazioni di gara, pertanto nel confronto tra produzione consuntivata e le previsioni da cdp si manifesta strutturalmente un divario dato dal valore delle economie di gara; sussiste una diversa metodologia di previsione applicata per determinare le produzioni annue, in particolare nel cdp la stima di tale produzioni viene effettuata applicando curve teoriche calibrate in base all'ammontare dei singoli lavori, mentre le produzioni pianificate in sede di *budget* annuale non sono effettuate con modelli teorici, ma direttamente dai direttori lavori tenendo conto delle effettiva situazione di ogni singolo cantiere.

Nello specifico, il consuntivo 2019 della produzione relativa ad investimenti in nuove opere e manutenzione straordinaria registra l'importo di 1,03 mld; differentemente il dato indicato per lo stesso anno nel contratto di programma è pari a 1,42 mld.

Di seguito si riportano i dati relativi al confronto tra la produzione 2019 e le previsioni di produzione indicate nell'allegato H del contratto di programma:

Tabella 2 - Confronto dati di produzione cdp 2016/2020 - Consuntivo 2019

<i>Dati in euro/mln</i>	Allegato H cdp 2016-2020	Consuntivo 2019	Var. Consuntivo 2019 Vs All. H	Var. % Consuntivo 2019 Vs All. H
Previsione di produzione 2019	2019	2019	2019	2019
Nuove opere	625	366	-259	-41,4%
Manutenzioni	797	665	-132	-16,6%
Totale produzione 2019	1.422	1.031	-391	-27,5%

Fonte: Elaborazione della Corte sui dati forniti da ANAS

Come si evince dalla tabella sopra indicata, la percentuale di scostamento tra la previsione di produzione prevista da contratto di programma per l'anno 2019 ed il consuntivo 2019 è pari a - 27,5 per cento, evidenziando una notevole variazione negativa in termini di investimenti in nuove opere (- 41 per cento). Ciò si è verificato principalmente perché nell'anno in questione non è stato possibile avviare alcuni investimenti programmati, in quanto il relativo finanziamento era subordinato alla piena efficacia del cdp, per la crisi di molteplici imprese di costruzione che ha indotto il blocco di numerosi cantieri. In ultimo alcune modifiche nella regolamentazione degli appalti pubblici hanno reso più lungo e complesso l'iter di approvazione dei progetti.

Ad integrazione di quanto sopra citato, si riportano nella tabella che segue anche i dati relativi all'anno 2020.

Tabella 3 – Confronto dati di produzione cdp 2016/2020 – Preconsuntivo 2020

<i>Dati in euro/mln</i>	Allegato H cdp 2016-2020	Preconsuntivo 2020	Var. Consuntivo 2020 Vs All. H	Var. % Consuntivo 2020 Vs All. H
Previsione di produzione 2020	2020	2020	2020	2020
Nuove opere	1.537	525	-1.012	-65,8%
Manutenzioni	1.160	801	-359	-30,9%
Totale produzione 2020	2.697	1.326	-1.371	-50,8%

Fonte: Elaborazione della Corte sui dati forniti da ANAS

Per l'anno 2020, l'ammontare degli investimenti di Anas previsto dal preconsuntivo è stimato incirca 1,3 mld; diversamente il dato indicato nel contratto di programma ammonta a 2,7 mld; la percentuale di scostamento tra la previsione di produzione prevista da contratto di programma per l'anno 2020 ed il preconsuntivo è pari a - 50,8 per cento, evidenziando una notevole variazione negativa in termini di investimenti in nuove opere (pari a circa il 66 per cento). Anche in questo caso la registrazione di significativi scostamenti è riconducibile ai fattori precedentemente indicati.

Si rileva, infine, che, nonostante il periodo di emergenza sanitaria attualmente in corso, dal confronto tra la produzione 2019 ed il preconsuntivo 2020 emerge, invece, un sostanziale miglioramento dei livelli di produzione e della capacità di investimento di Anas (+ 30 per cento).

Si ritiene che il perfezionamento dell'iter autorizzativo dell'aggiornamento del contratto di programma avvenuto ad ottobre 2020, combinato al miglioramento della fase legata all'emergenza sanitaria, possano offrire un quadro di riferimento positivo che permetterà di rafforzare il *trend* di crescita relativo ai livelli di investimento aziendali.

1.3 Delibere Cipe di interesse Anas adottate nel 2019

Nel corso del 2019 il Cipe ha adottato deliberazioni di interesse Anas; di seguito si riferiscono quelle maggiormente significative:

- n. 36 del 24 luglio 2019 avente ad oggetto: 'approvazione dell'aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Anas S.p.a.'
- n. 58 del 1° agosto 2019 avente ad oggetto: 'Itinerario Ragusa-Catania. Collegamento viario con caratteristiche autostradali della strada statale (s.s.) n. 514 «di Chiaramonte»

e della s.s. n. 194 «Ragusana», dallo svincolo con la s.s. n. 115 allo svincolo con la s.s. n. 114: modifica del modello attuativo della concessione’.

- n. 60 del 1° agosto 2019 avente ad oggetto: ‘Individuazione risorse annuali disponibili per la definizione del piano di deflazione del contenzioso di Anas s.p.a. (decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, art.49)’.

2. GOVERNO SOCIETARIO E SISTEMA DEI CONTROLLI

2.1 Il sistema di corporate governance

Come già evidenziato nel pregresso referto, la struttura di *corporate governance* di Anas è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei soci nomina il Consiglio di amministrazione (di seguito Cda), cui compete la gestione ed un Collegio sindacale, cui competono i controlli. Il Cda, qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea, elegge tra i suoi membri il Presidente.

L'Assemblea nomina altresì una società di revisione con funzione di revisione legale dei conti. Non sono istituiti comitati con funzioni consultive o di proposta.

Assemblea dei soci

L'Assemblea di Anas, costituita dal socio unico Fsi S.p.a., è regolata dalle norme di legge e di statuto. Nel 2019 si è riunita 2 volte in sede ordinaria.

Consiglio di amministrazione

L'assemblea degli azionisti del 21 dicembre 2018 ha nominato i componenti del Consiglio di amministrazione per gli esercizi 2018, 2019 e 2020, ovvero fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio 2020. Con successiva delibera del Cda, tenutosi sempre in data 21 dicembre 2018, è stato nominato l'Amministratore delegato, a cui, in coerenza con le linee di *governance* del gruppo Ferrovie, è stata, altresì, attribuita la carica di Direttore generale. Il Consiglio di amministrazione ha deliberato in ordine alle materie riservate alla competenza del consiglio ed ai poteri delegati al Presidente ed all'Amministratore delegato.

In sintesi, al Presidente sono state conferite deleghe in materia di relazioni istituzionali, relazioni esterne ed il coordinamento dell'attività di *internal auditing (ia)*. All'Amministratore delegato sono stati attribuiti poteri, *inter alia*, per il compimento di tutti gli atti inerenti all'oggetto sociale, entro il limite di importo di 100 milioni per operazione.

Nel corso del 2019 il Consiglio di amministrazione si è riunito 13 volte.

Collegio sindacale

Il Collegio sindacale di Anas è composto da tre membri effettivi, aventi il compito di esercitare le funzioni di vigilanza di cui all'art. 2403 del c.c., e due supplenti.

In data 8 aprile 2019, con l'approvazione del bilancio 2018, è venuto a scadere l'incarico conferito al Collegio sindacale per gli esercizi 2016-2018. Tale organo di controllo, è però rimasto in carica in regime di *prorogatio* fino all'assemblea degli azionisti del 1° agosto 2019 che ha proceduto a nominare il nuovo Collegio per gli esercizi 2019, 2020 e 2021, ovvero fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

Nell'espletamento delle proprie funzioni di cui all'art. 2403 c.c. il Collegio, nelle diverse composizioni in cui si è avvicendato nel corso del 2019, ha svolto periodici incontri con la società di revisione legale dei conti, con gli altri organi di controllo interno e con i dirigenti responsabili delle varie funzioni aziendali.

Nel corso del 2019 si è riunito 20 volte partecipando, altresì, a tutte le assemblee degli azionisti ed alle riunioni di Consiglio di amministrazione.

Remunerazione degli organi amministrativi e di controllo

Per quanto concerne la remunerazione degli organi amministrativi, si precisa che a partire dal 21 dicembre 2018, con la nomina dell'organo di amministrazione per gli esercizi 2018, 2019 e 2020, alla figura del Presidente del Cda è stato assegnato un compenso annuo lordo pari ad euro 80.000.

Il compenso annuo lordo dell'Amministratore delegato in relazione al rapporto dirigenziale è stato fissato in 140.000 euro quale parte fissa e in 40.000 euro quale *Management by objectives*, massimo riconoscibile al raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi.

Per quanto riguarda gli emolumenti relativi al Collegio sindacale, i compensi annui lordi sono quantificati in 50.000 euro per il Presidente dell'organo sindacale e 30.000 euro per ciascun sindaco effettivo. Si specifica inoltre che, per i componenti di tale organo, in virtù dei già rappresentati avvicendamenti occorsi nel 2019, gli emolumenti deliberati sono stati percepiti pro-quota in ragione dell'effettiva durata dell'incarico.

Lo statuto² prevede, sia per i componenti del Consiglio di amministrazione che per i membri del Collegio sindacale, il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio. È invece fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza.

Si riportano nelle seguenti tabelle i compensi spettanti ai componenti dell'organo amministrativo e di controllo:

² Art. 20.1 ed art. 20.3 dello statuto di Anas.

Tabella 4 - Consiglio di amministrazione

Carica	(A) Compensi annui lordi 2019	(B) Compensi annui lordi 2018	(C) = (A)-(B) Var. 2018/2019	Compensi lordi erogati pro-quota 2019
	(Parte fissa + Parte variabile)	(Parte fissa + Parte variabile)		
Presidente	80.000*	80.000	-	80.000
A.D. (rapporto amministrativo)	60.000**	60.000	-	60.000
A.D. (rapporto dirigenziale)	140.000 + 40.000***	340.000**** + 140.000	-300.000	141.000**** + 24.177****
Consigliere	22.000	22.000	-	22.000
Consigliere	22.000	22.000	-	22.000
Consigliere	22.000	22.000	-	22.000
Totale	386.000	686.000	-300.000	371.177

* Al compenso onnicomprensivo annuo lordo ai sensi dell'art.2389 co. 3 c.c., pari ad euro 20.000 si aggiunge l'emolumento deliberato dall'assemblea per la carica di Presidente del Cda (60.000).

** Tale compenso, ai sensi dell'art.2389 co. 3 c.c., assorbe l'emolumento deliberato come consigliere di amministrazione.

***Mbo massimo riconoscibile al raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi.

****La Ral si discosta di 1.000 euro, rispetto al trattamento economico pattuito all'atto della nomina a Direttore generale, in quanto, a settembre del 2019, il dirigente ha maturato lo scatto di anzianità (ex art.4 del vigente c.c.n.l. del personale dirigente del gruppo Anas, che prevede al compimento di ciascun biennio di anzianità di servizio nella qualifica di dirigente e con effetto dal primo giorno del mese successivo al biennio stesso, il riconoscimento di un aumento retributivo mensile, che, a seguito della modifica introdotta al citato articolo dal verbale di accordo sindacale del 3 febbraio 2010, è pari ad euro 200).

*****L'importo inserito corrisponde all'Mbo erogato nel 2019, che si riferisce, per competenza, agli obiettivi assegnati nel 2018. L'importo Mbo che si riferisce agli obiettivi assegnati nel 2019, invece, è stato erogato nel 2020, ed è pari ad euro 43.396. Lo stesso risulta essere superiore ai 40.000 euro pattuiti per la parte variabile all'atto della nomina a Direttore generale, in quanto l'Mbo, i cui obiettivi sono assegnati per il Direttore generale di Anas dalla capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a., è strutturato con un sistema di *overperformance*.

***** L'importo di 340.000 euro è relativo all'arco temporale che va dal 23 gennaio 2018 fino all'assemblea del 21 dicembre 2018.

Fonte: Elaborazione della Corte sui dati forniti da ANAS

Così come riportato nella tabella sopraindicata, la remunerazione dell'attuale Amministratore delegato ha comportato per l'anno 2019, un risparmio significativo di 300.000 euro.

Tabella 5 - Collegio Sindacale

Carica	(A) Compensi annui lordi 2019	(B) Compensi annui lordi 2018	(C) = (A)-(B) Var. 2018/2019	Compensi lordi erogati pro-quota 2019
Presidente	50.000	50.000	-	39.800
Sindaco effettivo	30.000	30.000	-	17.630,15* + 7.500**
Sindaco effettivo	30.000	30.000	-	17.630,15* + 7.500**
Totale	110.000	110.000	-	90.060

* tale compenso lordo è stato erogato pro-quota ad i Sindaci effettivi in carica fino al 1° Agosto 2019

** tale compenso lordo è stato erogato pro-quota ad i Sindaci effettivi in carica dal 1° Agosto 2019

Fonte: Elaborazione della Corte sui dati forniti da ANAS

2.2 La revisione legale e il sistema di controllo interno

Per quanto concerne il sistema di controllo esterno, con l'assemblea degli azionisti dell'8 aprile 2019 è venuto a scadere l'incarico di revisione legale dei conti che era stato conferito il 14 luglio 2016³, per il triennio 2016-2018, alla società di revisione. Successivamente, l'incarico al nuovo revisore legale dei conti di Anas per il triennio 2019-2021 è stato conferito alla medesima società, risultata prima in graduatoria, previa proposta motivata rilasciata dal Collegio sindacale ai sensi dell'art.13 del d.lgs. 2010 n. 39.

Il corrispettivo per l'intero triennio risulta fissato per un importo complessivo di euro 1.645.575 oltre iva, suddivisi in 548.525 annui iva esclusa, riscontrando uno scostamento in diminuzione di euro 212.995 dall'emolumento riconosciuto nel triennio precedente.

Per quanto concerne il sistema di controllo interno, anche quest'ultimo ha subito alcune modifiche rispetto al precedente esercizio e qui di seguito si illustrano alcune delle principali attività realizzate da ciascuno degli organi e dei servizi preposti nel corso del 2019.

Il controllo di gestione ha esteso il suo ambito operativo al fine del miglioramento e dello sviluppo dei sistemi di controllo interno adottando nuovi modelli di lavoro ed una adeguata *compliance* organizzativa, gestionale e contabile, con l'implementazione di nuove competenze. Nel corso del 2019, in seguito alla costituzione di sedici strutture territoriali, il controllo di gestione ha modificato opportunamente gli oggetti di analisi del *budget*, uniformando i propri sistemi interni di pianificazione e controllo con la struttura del nuovo assetto territoriale.

È stata delineata una fase transitoria per l'allineamento degli oggetti di contabilità analitica⁴ alla nuova organizzazione aziendale, al fine di conseguire una maggiore flessibilità, ottimizzazione dei processi e uniformità alla strategia It (rischio informatico) già applicata dalle altre società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Inoltre, nell'ambito del processo di rendicontazione analitica annuale degli oneri di investimento, ai fini di una più puntuale determinazione dei costi interni oggetto di capitalizzazione nonché del monitoraggio della copertura finanziaria, nel corso del 2019 è stato avviato uno studio di fattibilità per la definizione di una nuova soluzione applicativa del *Timesheet*, integrata con il sistema operativo-contabile, sia dal punto di vista funzionale che di processo. Tale applicativo ha lo scopo di facilitare le attività non solo dal punto di vista delle

³ Ai sensi dell'art.2409 *bis* del c.c..

⁴ Settori contabili, centri di costo, centri di profitto, centri di responsabilità e commesse.

imputazioni e delle approvazioni, ma anche delle successive contabilizzazioni a carico del controllo di gestione, che avrà un ruolo ancor più determinante nella supervisione del processo.

Con riguardo all'implementazione del nuovo strumento informatico Ppm (*Project portfolio management*) nel corso del 2019 il controllo di gestione ha:

- monitorato le attività di popolamento ed aggiornamento dei dati (anagrafici e programmatici relativi ai processi di N.O. e M.P.) di competenza delle direzioni operative centrali e delle aree territoriali e le attività di aggiornamento della pianificazione temporale e finanziaria relativa agli interventi in corso e agli interventi programmati del contratto di programma 2016-2020;
- definito e prodotto elaborati periodici relativi alle fasi progettuali delle nuove opere, ad integrazione della reportistica di direzione;
- raccolto e definito specifiche funzionali relative agli aggiornamenti *software* sia del Ppm che della reportistica operativa Ppm.

A seguito dell'approvazione del contratto di programma 2016-2020, il controllo di gestione, in continuità con l'attività intrapresa nel corso del precedente esercizio, ha predisposto la contabilità analitica regolatoria tenendo conto dei principi contenuti nella delibera n. 119 del 28 settembre 2017 dell'autorità di regolazione dei trasporti.

L'*internal auditing*, le cui funzioni sono a riporto gerarchico del Presidente, ha completato gli *audit* previsti per il 2019 dal piano quadriennale 2018-2021, inclusi gli '*audit 231*' per l'organismo di vigilanza di Anas (odv), gli *audit 'spot'* richiesti dall'Amministratore delegato e dal Presidente di Anas, nonché due *joint-audit* attivati dalla capogruppo Fs S.p.a. Gli interventi hanno interessato diverse strutture organizzative, sia della Direzione generale, sia territoriali, oltre alla controllata Anas *international enterprise* S.p.a., che, in esecuzione di un contratto di *service*, ha richiesto lo svolgimento di *audit*.

In parallelo, è stato eseguito il monitoraggio delle azioni correttive implementate dai responsabili delle strutture interessate, a seguito dei rilievi emersi dagli *audit* e *follow-up* conclusi.

In riferimento al supporto specialistico, l'ia ha svolto le seguenti ulteriori attività:

- supporto nell'ambito di audizioni e verifiche dirette dell'Odv;

- monitoraggio indipendente 262” (attività di testing) sul bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2018, a supporto del dirigente preposto ex l. 28 dicembre 2005 n. 262, della controllata Quadrilatero Marche Umbria S.p.a., in forza di un contratto di *service*;
- esame delle bozze di procedure e istruzioni operative aziendali.

Al riguardo, l’ia partecipa al gruppo di lavoro costituito nell’ambito del progetto di aggiornamento del sistema procedurale di Anas, avviato nel 2019 e tuttora in corso.

Nella progressiva attuazione del “Programma di *assurance* e miglioramento della qualità dell’*internal auditing*”, l’ia ha ridefinito le metodologie e le modalità operative adottate, formalizzandole in un “manuale di *internal audit*” emesso nel mese di dicembre 2019, in coerenza con il proprio *audit charter* (linee di indirizzo sulle attività di *internal audit*), con gli standard internazionali per la professione e con gli indirizzi metodologici di gruppo, ottenendo parere favorevole della Dca di Fs S.p.a. A ciò si aggiunge che nel 2019 sono proseguite le attività di formazione per tutti gli *internal auditor*, anche in sinergia con il gruppo Fs, realizzando economie di spesa.

L’organismo di vigilanza di cui all’art. 6 del d.lgs. 8 giugno 2001, n. 231 nelle relazioni semestrali dell’anno 2019 ha riferito al Consiglio di amministrazione sull’aggiornamento del modello organizzativo adottato da Anas, nonché sull’attività di vigilanza e monitoraggio del modello stesso.

All’inizio del 2019 è entrata in vigore la legge anticorruzione n. 3 del 9 gennaio 2019 che ha introdotto diverse modifiche rilevanti ai fini della legge 231, tra le quali un ampliamento dei reati presupposto, rendendo in tal modo necessario un ulteriore aggiornamento del modello. Le attività di vigilanza sul funzionamento ed osservanza del modello⁵, sono state svolte dall’organismo di vigilanza attraverso le seguenti modalità:

- vigilanza diretta, con interessamento delle strutture;
- verifiche richieste all’*internal auditing* in alcune aree sensibili al rischio di reati 231 (in riferimento al d.lgs.231/2001), al fine di verificare il rispetto dei principi enunciati nel modello, l’esistenza di istruzioni, protocolli e procedure formalizzate, il corretto esercizio dei poteri di firma e delle deleghe di funzioni/procure, il sistema di controllo interno, la segregazione dei compiti e la tracciabilità delle attività, con particolare riferimento alle criticità emerse nel corso delle indagini condotte.

⁵ Art. 6, comma 1, lett. b, d.lgs. n. 231 del 2001.

- monitoraggio dei c.d. flussi informativi previsti dal modello organizzativo.

L'unità accordi di sicurezza e prevenzione della criminalità (Aspc) ha predisposto e curato nel 2019 la sottoscrizione ai protocolli di legalità con alcune prefetture che promuovono interventi mirati nei confronti delle imprese appaltatrici, anche mediante la previsione di un ampio e articolato sistema sanzionatorio, sino alla risoluzione contrattuale ai sensi dell'art. 1456 del c.c..

All'uopo è stata attivata una metodologia di controllo che si sviluppa attraverso:

- l'esame dei contratti stipulati con i sub-appaltatori e della relativa documentazione antimafia;
- l'accesso ai cantieri al fine di accertare la regolarità dei mezzi meccanici per l'esecuzione delle opere, nonché il regolare reclutamento del personale da parte delle imprese;
- la ricorrente verifica della regolare tenuta della banca dati, la cui attivazione è prevista tra gli obblighi protocollari.

A quanto sopra detto si aggiunge che nello specifico settore del contrasto ai comportamenti corruttivi a rispetto delle prescrizioni in materia di trasparenza, nel 2019 sono state svolte le seguenti attività:

- attività di indirizzo e monitoraggio nei confronti delle società controllate, che hanno proceduto nel corso del 2019 ad adottare il *framework unico anticorruzione*, nel rispetto delle loro prerogative e peculiarità;
- modifiche alla sezione 'Società trasparente';
- aggiornamento degli accessi civici e monitoraggio continuo delle istanze;
- monitoraggio continuo delle segnalazioni dei c.d. "*whistleblower*". A dicembre 2019 è stata ricevuta una segnalazione, su cui sono in corso di ultimazione gli approfondimenti, nel rispetto delle disposizioni a tutela dei segnalanti;
- partecipazione a numerosi corsi di formazione;
- organizzazione di incontri;
- esame e monitoraggio dei flussi informativi verso il Rpct, previsti dalle misure integrative e relative a processi a maggior rischio di corruzione;
- intervento del Rpct nelle attività di revisione delle procedure aziendali.

3. STRUTTURA AZIENDALE E RISORSE UMANE

3.1 La struttura aziendale: l'assetto organizzativo

Nel corso del 2019, con l'insediamento del nuovo *Management*, sono state apportate rilevanti modifiche alla struttura organizzativa di Anas. Pertanto, al fine di conseguire una razionalizzazione dei processi ed una conseguente maggiore rapidità decisionale, la macrostruttura della Direzione generale di Anas è stata oggetto di sostanziale e profonda revisione. Il raggiungimento di detto obiettivo si è concretizzato nello snellimento di talune strutture aziendali, attraverso un percorso mirato alla soppressione di alcune di esse ed all'accorpamento di altre.

Nello specifico sono state soppresse quattro strutture in *staff* all'Amministratore delegato:

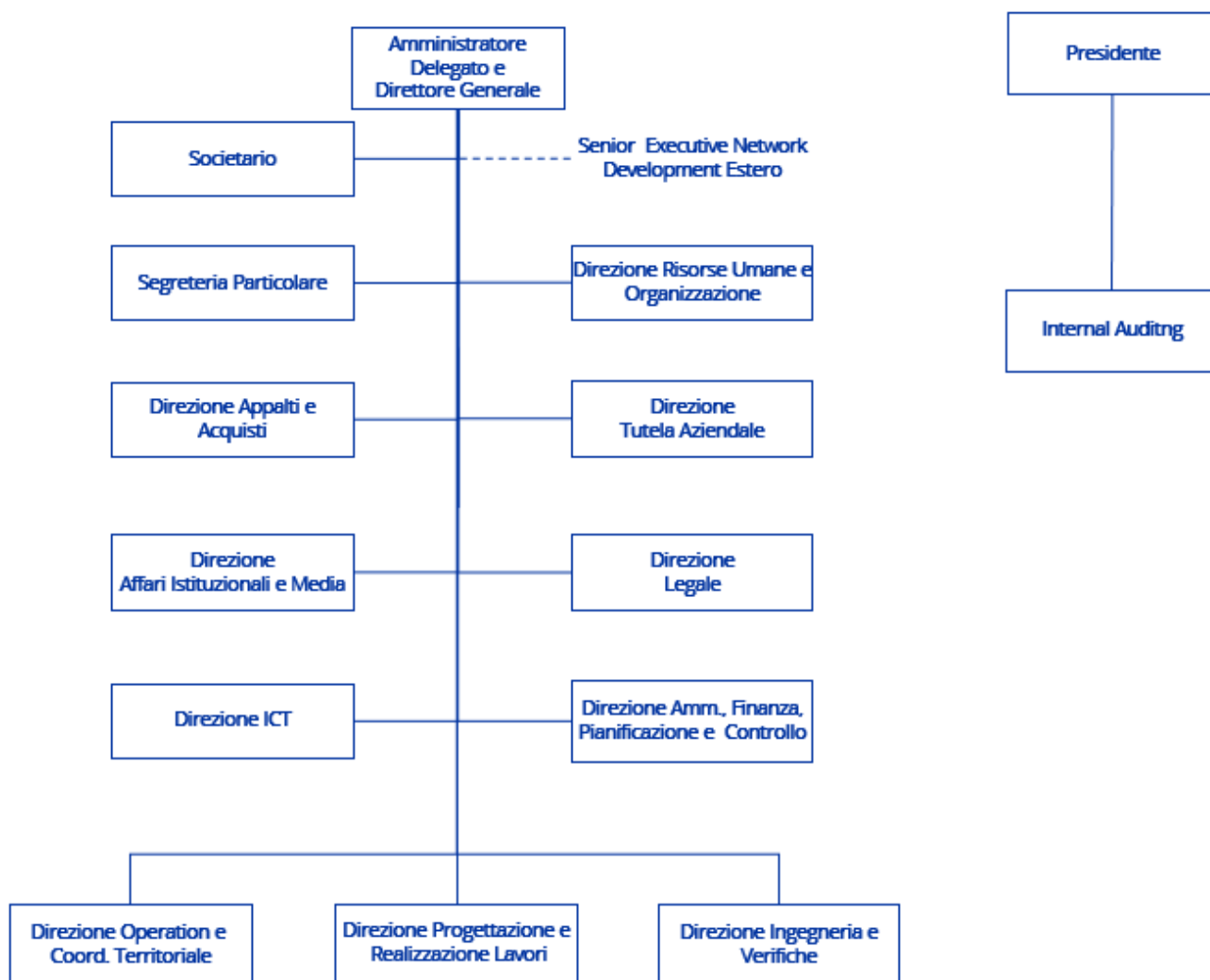
- Direzione commerciale
- Direzione affari istituzionali
- Sviluppo e gestione partecipazioni
- Relazioni estere e comunicazione.

Contestualmente, sono state istituite due nuove strutture: il Societario, nel quale sono confluiti i processi scorporati della Direzione legale e del societario, e la Direzione affari istituzionali e media, nella quale sono confluite le attività relative alle relazioni istituzionali, alla comunicazione esterna ed interna, alla gestione dei rapporti con il mondo dell'informazione e dei clienti.

Per quanto concerne la struttura Sviluppo e gestione partecipazioni e la Direzione commerciale, le attività rientranti nella competenza delle stesse sono confluite in altre strutture aziendali.

Si riporta di seguito la struttura organizzativa di Anas al 31 dicembre 2019.

Grafico 1 - Struttura aziendale al 31 dicembre 2019



Al 30 giugno 2020 la struttura organizzativa di Anas rimane la medesima, premesso il cambio di alcuni rappresentanti di specifiche direzioni.

3.2 Le risorse umane

3.2.1 Organico complessivo e qualifiche

Alla data del 31 dicembre 2019 l'organico complessivo ammontava a 6.582 unità, di cui 6.127 con contratto di lavoro a tempo indeterminato, 286 a tempo determinato, 33 a tempo determinato su commesse lavori Italia e 136 a tempo determinato su commesse lavori estero.

Si riportano di seguito le dotazioni organiche nell'ultimo triennio:

Tabella 6 - Composizione organico a ruolo nell'ultimo triennio (classificazione Gruppo FSI)

Qualifica	31/12/2017	Var. 2018-2017	31/12/2018	Var. 2019-2018	31/12/2019
Dirigenti	157	-	157	-6	151
Quadri	1.923	78	2.001	141	2.142
Impiegati	3.978	24	4.002	151	4.153
Personale estero	78	45	123	13	136
Totale	6.136	147	6.283	299	6.582

Nella tabella non è computato il personale parasubordinato, tirocinante e distaccato presso Anas da altre società/enti/pa (n. 20 unità al 31 dicembre 2019).

Fonte: ANAS

La tabella che segue espone, invece, la distribuzione territoriale del personale⁶:

Tabella 7 - Distribuzione territoriale per regione fisica del personale a ruolo diviso per tipologia di contratto nel triennio 2017-2019

Regione Sede Fisica	ORGANICO 2017 - 2018 - 2019											
	31/12/2017				31/12/2018				31/12/2019			
	T.I.	T.D.	Altri	TOT	T.I.	T.D.	Altri	TOT	T.I.	T.D.	Altri	TOT
Abruzzo	253	35		288	246	73		319	241	64		305
Basilicata	191	0		191	170	5		175	161	16		177
Calabria	792	16		808	773	17		790	766	8		774
Campania	527	0		527	486	1		487	460	11		471
Emilia Romagna	110	2		112	129	4		133	162	17		179
Friuli Venezia Giulia	64	9		73	71	6		77	88	8		96
Lazio	311	7		318	300	11		311	303	18		321
Lazio DG	1.293	37		1.330	1.359	57		1.416	1.399	14		1.413
Liguria	53	13		66	68	8		76	93	7		100
Lombardia	163	8		171	181	8		189	262	13		275
Marche	149	23		172	167	13		180	207	1		208
Molise	118	28		146	113	41		154	116	41		157
Piemonte	134	1		135	141	9		150	167	5		172
Puglia	199	1		200	200	7		207	231	2		233
Sardegna	374	34		408	361	22		383	316	23		339
Sicilia	606	24		630	586	12		598	597	25		622
Toscana	133	7		140	156	5		161	187	9		196
Umbria	146	3		149	141	12		153	159	10		169
Valle D'Aosta	35	24		59	36	10		46	39	18		57
Veneto	135	0		135	142	13		155	173	9		182
Estero			78	78			123	123			136	136
Totale	5.786	272	78	6.136	5.826	334	123	6.283	6.127	319	136	6.582

Fonte: ANAS

⁶ Alla data del 1° ottobre 2019 l'assetto delle unità organizzative territoriali è stato riarticolato in 16 strutture territoriali, pertanto non è possibile confrontare le consistenze degli anni 2017 e 2018, anni questi ultimi in cui vigeva un assetto articolato in 8 coordinamenti territoriali. Nella tabella, dunque, al fine di agevolare il confronto delle consistenze sul territorio, si espone quindi la suddivisione per regione fisica di allocazione delle risorse.

3.2.2 Costo del personale

Nell'anno 2019 il costo complessivo per il personale è ammontato a 422,64 mln, facendo registrare, rispetto al 2018 (399,59 milioni di euro) un incremento pari a 5,7 per cento riferibile per circa il 70 per cento all'incremento complessivo della forza media attiva nel periodo ed alle politiche gestionali del personale, per il 14 per cento all'accantonamento per il rinnovo del c.c.n.l. dipendenti e per il 16 per cento all'incremento degli altri costi del personale⁷.

Inoltre, si specifica che a partire dal 2019 il costo del personale è stato ulteriormente riclassificato rispetto agli anni precedenti includendo il costo per i buoni pasto, per la sorveglianza sanitaria e per la partecipazione a corsi e convegni.

Tabella 8 - Costo del personale nel triennio 2017-2019

(valori in milioni di euro)

Anno	Costo Dirigenti	Costo Dipendenti	Costo Complessivo (Riclassifica 2019)	Costo Complessivo (Riclassifica IAS 2018)	Rete Stradale (km)
2017	32,56	360,48	393,04	390,54	26.529
2018	34,96	364,63	399,59	397,04	28.264
2019	38,55	384,09	422,64	419,77	29.241

Fonte: ANAS

Per quanto concerne la tematica dei bonus erogati ai dipendenti, dopo un'interruzione di due anni, è stato avviato a marzo 2019, un nuovo piano gestionale volto all'individuazione delle risorse meritevoli di premio economico *una tantum* o di progressione di carriera. Il progetto si è concluso alla fine del mese di luglio. La metodologia utilizzata ha previsto la segnalazione delle candidature maggiormente meritevoli da parte dei dirigenti responsabili, nell'ambito del *budget* assegnato, supportata dalla valutazione annuale della *performance* delle risorse interessate. A partire dall'analisi delle stesse e successivamente alla verifica della coerenza delle candidature rispetto ad altri aspetti di tipo amministrativo ed organizzativo, la direzione risorse umane ed organizzazione ha individuato su 739 candidature proposte, 226 idonee per una progressione di carriera e 443 idonee all'attribuzione di *una tantum*, per un totale di 669 risorse interessate da riconoscimento nel citato piano.

⁷ Come ad esempio: premio di risultato dipendenti, Mbo dirigenti, accantonamenti per indennità di trasferimento.

Inoltre, facendo seguito all'accordo siglato tra azienda ed organizzazioni sindacali in data 31 luglio 2018, con il quale è stato introdotto il premio di risultato legato a specifici obiettivi aziendali da conseguire ed all'andamento generale dell'azienda, nel 2019 si è proceduto all'erogazione di euro 4.987.168 sulla base dei risultati conseguiti nell'anno 2018.

3.2.3 Sistema di incentivazione del *management*

Relativamente all'Mbo aziendale, si precisa che gli importi corrisposti nell'anno 2019 sono relativi agli obiettivi assegnati ed alle *performance* raggiunte nell'anno di competenza 2018.

Tabella 9 - Mbo erogato nel periodo 2017-2019

	<i>(valori in euro)</i>		
	2017	2018	2019
Mbo corrisposto	3.393.601	3.783.608	4.550.437
Oneri sociali su Mbo	927.523	1.026.383	1.229.512
Totale	4.321.123	4.809.991	5.779.949

Fonte: ANAS

Il sistema Management by objectives 2018 si differenzia da quello del 2017 in quanto si è tenuto conto dell'ingresso di Anas nel gruppo Fs a decorrere dal 1° gennaio 2018. A seguito di questo importante cambiamento societario, la struttura del sistema Mbo ha subito delle variazioni che prendono in considerazione anche le linee guida del gruppo Fs.

La metodologia ha previsto l'assegnazione con cadenza annuale di obiettivi quantitativi e misurabili a ciascun dirigente. Essi sono stati definiti dal vertice aziendale e dalla Direzione risorse umane e organizzazione unitamente alla Direzione amministrazione, finanza, pianificazione e controllo, coerentemente con gli obiettivi aziendali strategici e di gruppo inseriti nel nuovo piano industriale che la Società ha definito per il periodo 2019 - 2028 con il gruppo Fs.

Una volta individuati, gli obiettivi sono stati declinati 'a cascata' nelle diverse strutture, in funzione dei processi gestiti dalle stesse, per un massimo di sei obiettivi per dirigente, ciascuno con un peso ponderato.

Gli obiettivi mirano all'efficientamento dei processi aziendali e alla loro condivisione tra le direzioni. Essi sono riconducibili a quattro macro categorie:

- obiettivi di gruppo: obiettivi core per il gruppo Fs e trasversali a tutti i dirigenti;
- obiettivi aziendali: obiettivi core per l'azienda e trasversali a tutti i dirigenti;

- obiettivi direzionali: obiettivi core della propria Direzione condivisi con altre strutture in caso di processi gestiti in comune;
- obiettivi individuali: obiettivi specifici di un singolo dirigente o di un gruppo ristretto.

Con l'integrazione di Anas nel gruppo Fs, è stata posta maggiore attenzione agli obiettivi di gruppo/aziendali, trasversali a tutti i dirigenti, rispetto a quelli relativi alle singole direzioni/individuali, per un totale di 4 trasversali e 2 direzionali/individuali per ciascun dirigente.

Come obiettivi di gruppo, considerati strategici da parte del gruppo FS, sono stati individuati i seguenti:

- progetto strategico 1, sinergie industriali gruppo Fs - Anas: il quale consisteva nell'individuazione e quantificazione di progetti sinergici tra le altre società del gruppo Fs ed Anas, da inserire nel piano industriale 2019 - 2028 (obiettivo raggiunto);
- progetto strategico 2, progetto di ampliamento infrastrutture nazionali: il quale consisteva nel concludere l'iter di rientro strade dalle regioni incluse nel d.p.c.m. 20 febbraio 2018 e pertanto misurato in base al numero di km di strade rientrate in gestione Anas (obiettivo raggiunto).

Relativamente agli obiettivi aziendali invece, la Società ha deciso di focalizzarsi su temi strategici trasversali a tutti i dirigenti.

Il processo di consuntivazione degli obiettivi ha previsto, come da prassi metodologica, la verifica del raggiungimento dei risultati attraverso l'acquisizione e la verifica della documentazione di supporto, la validazione delle schede con i risultati complessivi e la trasmissione dei risultati raggiunti a ciascun dirigente.

Il numero di dirigenti assegnatari di obiettivi è stato pari a 145, sono stati declinati circa 158 obiettivi, con un raggiungimento complessivo pari al 65 per cento.

Relativamente all'Mbo aziendale 2020 invece, il processo di consuntivazione degli obiettivi, come da prassi, sarà effettuato nel primo semestre del 2021.

3.2.4 Contratti collettivi dei dipendenti e dei dirigenti

In data 10 dicembre 2019, è stato sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo di lavoro per i dipendenti del gruppo Anas, valido per il triennio 2019 - 2021.

Le attività per il rinnovo del contratto sono iniziate nel mese di aprile 2019, in seguito alla presentazione della piattaforma sindacale unitaria. Tale contratto, recependo una serie di elementi innovativi dettati dal perimetro normativo di riferimento, rappresenta un passo fondamentale verso la trasformazione culturale in azienda intrapresa nell'ultimo periodo, nonché un'importante leva per l'attuazione degli obiettivi strategici delle aziende del gruppo. In relazione alla materia organizzativa, è stato raggiunto l'accordo con le organizzazioni sindacali in data 5 novembre 2019, che ha portato alla definizione di un nuovo modello territoriale; lo stesso rappresenta una forte evoluzione nella pianificazione delle strutture periferiche a garanzia di un più incisivo presidio delle attività sull'intero territorio nazionale, individuando 16 strutture territoriali con l'obiettivo di implementare la totalità dei processi da razionalizzare facendo accrescere l'efficacia dell'azione aziendale.

Per quanto concerne la contrattazione collettiva relativa al personale dirigente, nel biennio 2019-2020 sono stati sottoscritti tre verbali di accordo:

- il primo, in data 12 aprile 2019, con la finalità di estendere sino al prossimo rinnovo contrattuale i tetti di retribuzione annua lorda (ral) e i limiti incrementali retributivi (euro 10.000) in caso di riposizionamento del dirigente ad un livello superiore di indennità di funzione, inizialmente applicati esclusivamente per il periodo transitorio dell'ultimo rinnovo contrattuale di agosto 2017;
- il secondo, in data 4 novembre 2019, con la finalità di prevedere un meccanismo di incentivazione all'esodo per i dirigenti che hanno maturato i requisiti per l'accesso al trattamento pensionistico anticipato o quota 100;
- il terzo, in data 31 marzo 2020, per far fronte al contingente stato di emergenza epidemiologica da Covid-19. In particolare, nel verbale di accordo è stata condivisa la scelta aziendale di far fruire al personale dirigente, a far data dal 4 aprile 2020, tutti i residui ferie relativi al 2018, e, qualora gli stessi fossero stati inferiori a 10 giorni, ad utilizzare quelli del 2019, sino ad un minimo di 10 giorni complessivi tra il 2018 e il 2019.

È stato concordato che non si procederà, come previsto dall'art. 8, comma 5, del vigente c.c.n.l., alla liquidazione dell'indennità sostitutiva delle ferie in favore dei dirigenti che, al termine del primo semestre 2020, abbiano residui ferie relativi al 2019. La società ha stabilito che i suddetti residui potranno essere donati al conto collettivo di solidarietà aziendale, istituito da Anas, per venire incontro alle necessità delle categorie di lavoratori rientranti nelle fasce più deboli,

oppure fruiti nei termini di legge, previa idonea pianificazione concordata con il proprio responsabile.

Tale accordo, non trova riscontro con quanto stabilito dalla l. n. 135 del 2012. Si rileva infatti che continua a sussistere per Anas il divieto, ai sensi dell'art.5, comma 8, del decreto legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito, con modificazioni, in legge 7 agosto 2012 n.135, di corrispondere trattamenti economici sostitutivi delle ferie, dei riposi e dei permessi spettanti al personale, anche di qualifica dirigenziale, divieto che la norma riconnette esclusivamente all'inserimento (tuttora sussistente) di Anas nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dell'Istituto nazionale di statistica (Istat) ai sensi dell'art.1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n.196 e con le conseguenze, in caso di violazione, ivi previste.

3.2.5 Incentivi all'esodo

Nell'anno 2015 il Consiglio di amministrazione, nelle riunioni del 20 luglio e del 12 ottobre, ha approvato un piano di incentivazione all'esodo volontario del personale dipendente dirigente e non dirigente.

A tale scopo è stata costituita una riserva pari a circa 15 milioni di euro per il personale dirigente e 12,5 milioni di euro per il personale non dirigente.

Successivamente il Consiglio di amministrazione in data 18 dicembre 2017 ha deliberato:

- di prorogare fino al 31 dicembre 2018 la riserva costituita per l'esodo del personale non dirigente sino a concorrenza delle somme residue a disposizione, pari a 6,485 mln;
- di utilizzare a copertura delle risoluzioni consensuali ex art. 22 del c.c.n.l. dei dirigenti del gruppo Anas del 4 agosto 2017, sino a concorrenza delle somme residue a disposizione, pari a 3,652 mln, il 'fondo piano di ristrutturazione aziendale'.

Per quanto concerne il personale dipendente il residuo del fondo sopra indicato pari ad euro 538.492 era stato già rilasciato nel bilancio d'esercizio 2018 pertanto, nell'anno 2019, non sono state effettuate uscite per esodo.

Per quanto concerne il personale dirigente, invece nell'anno 2019, sono state effettuate n. 9 risoluzioni consensuali ex art. 22 del c.c.n.l. dei dirigenti del gruppo Anas, per un importo complessivo pari ad euro 4.838.150.

Le somme erogate a tale titolo sono state coperte con il residuo del fondo esodo sopra citato per un importo pari a euro 2.807.163 e con l'importo pari a euro 3.000.000 previsto nel *budget* del personale per l'anno 2019.

Per il dettaglio, si riporta la seguente tabella:

Tabella 10 - Esodo dirigenti 2019

<i>(valori in euro)</i>	
Residuo fondo esodo dirigenti al 31.12.2018	2.807.163
<i>Budget</i> per incentivo all'esodo dirigenti 2019	3.000.000
Totale somme a disposizione per esodo dirigenti 2019	5.807.163
Somme erogate per esodo dirigenti - gennaio 2019	853.521
Somme erogate per esodo dirigenti - aprile 2019	1.173.711
Somme erogate per esodo dirigenti - maggio 2019	2.300.824
Somme erogate per esodo dirigenti - giugno 2019	369.669
Somme erogate per esodo dirigenti - settembre 2019	140.425
Totale somme erogate per esodo dirigenti 2019	4.838.150

Fonte: ANAS

3.2.6 Svolgimento della prestazione lavorativa in modalità agile: *smart working*

A seguito dell'evolversi dell'emergenza sanitaria pubblica di rilevanza mondiale "Coronavirus", visto il carattere particolarmente diffusivo dell'epidemia, tenuto conto dei provvedimenti legislativi che si sono susseguiti negli ultimi mesi, delle indicazioni emanate dalla capogruppo Ferrovie dello Stato italiane s.p.a. e delle comunicazioni/istruzioni operative diramate dall'unità di crisi, Anas ha intrapreso una serie di azioni volte a gestire l'emergenza, tra le quali l'attivazione dello *smart working* (o lavoro agile) per gran parte del proprio personale.

L'avvio è avvenuto massivamente, dalla seconda metà di marzo 2020, mediante l'utilizzo della procedura agevolata di cui all'art. 2, comma 1, lettera r), del d.p.c.m. dell'8 marzo 2020.

La Società ha ritenuto necessario attivare tale istituto per la maggior parte del personale, ad eccezione di alcune categorie di lavoratori, in ragione della peculiarità delle attività assegnate. Anas ha consentito il lavoro agile anche a tutto il personale con qualifica dirigenziale.

Di seguito, si riporta un prospetto contenente l'elenco del personale in *smart working* (non è compreso il personale distaccato in altre società):

Tabella 11 - Elenco del personale in *smart working*

Struttura	Organico complessivo			Smart Working			No Smart Working			
	Dirigenti	Altri	Totale (a) = (b) + (c)	Dirigenti	Uffici	Totale (b)	Esercizio	Sale Operative	Altro*	Totale (c)
DG	87	1312	1399	87	1285	1372		17	10	27
ST Piemonte e VA	4	209	213	4	125	129	68	15	1	84
ST Lombardia	4	274	278	4	153	157	108	13		121
ST Veneto e FVG	4	276	280	4	146	150	108	20	2	130
ST Liguria	3	100	103	3	61	64	32	7		39
ST Emilia Romagna	2	168	170	2	103	105	58	6	1	65
ST Toscana	4	199	203	4	105	109	79	14	1	94
ST Lazio	3	309	312	3	161	164	129	17	2	148
ST Umbria	4	162	166	4	103	107	45	14		59
ST Marche	2	209	211	2	105	107	98	6		104
ST Abruzzo e Molise	4	374	378	4	208	212	150	12	4	166
ST Campania	3	319	322	3	172	175	131	13	3	147
ST Puglia	4	226	230	4	156	160	61	7	2	70
ST Basilicata	2	172	174	2	117	119	42	13		55
ST Calabria	3	906	909	3	498	501	382	22	4	408
ST Sicilia	3	602	605	3	369	372	209	22	2	233
ST Sardegna	5	306	311	5	194	199	100	12		112
Totale	141	6.123	6.264	141	4.061	4.202	1.800	230	32	2.062

*Dati rilevati al 31 maggio 2020

Fonte: ANAS

Il ricorso al suddetto istituto è stato previsto, inizialmente, fino al 31 maggio, termine successivamente prorogato, sino al 30 aprile 2021.

La procedura in esame è stata attivata anche in considerazione delle ulteriori misure stringenti adottate con il d.p.c.m. dell'11 marzo 2020, tra le quali l'indicazione di massimizzare l'utilizzo da parte delle imprese della modalità di lavoro agile per le attività che possono essere svolte al proprio domicilio o in modalità a distanza, confermate anche con l'art. 90 del decreto-legge n. 34 del 2020, c.d. "rilancio".

Nella comunicazione di avvio del lavoro agile sono state indicate al personale le nuove modalità di svolgimento della prestazione e sono state fornite le relative istruzioni operative.

In particolare, è stato previsto il costante coordinamento con il dirigente responsabile per il corretto espletamento dell'attività lavorativa, con l'obbligo in capo ai lavoratori "agili" di rendersi disponibili per la ricezione di comunicazioni aziendali o per lo svolgimento di riunioni a distanza (telefoniche, via e-mail o in videoconferenza), garantendo lo stesso impegno professionale, nonché livelli quantitativi e qualitativi della prestazione analoghi a quelli svolti in sede.

Per il periodo di *smart working*, in ragione della peculiarità della modalità di esecuzione del rapporto di lavoro e dei presupposti su cui tale modalità si fonda, non è stata prevista l'effettuazione del lavoro supplementare/straordinario.

L'istituto è stato strutturato prevedendo lo svolgimento della prestazione principalmente all'esterno dei locali aziendali, ad eccezione di casi di necessità o urgenza per i quali è stata prevista la possibilità di pianificare dei rientri nella sede di lavoro, preventivamente autorizzati dal dirigente responsabile, per il tramite di specifiche e-mail.

È stato previsto il divieto di svolgimento dell'attività lavorativa all'aperto, o in locali pubblici o aperti al pubblico.

Dal 1° giugno 2020, alla luce delle nuove misure introdotte per la cosiddetta "fase 2", per consentire una graduale ripresa delle attività nelle sedi aziendali con modalità idonee ad assicurare, da una parte, i più elevati standard di sicurezza sanitaria e salubrità degli ambienti lavorativi e, dall'altra, le esigenze di operatività dei vari uffici, è stato richiesto alle strutture di modulare i rientri in sede del proprio personale in *smart working* in maniera ponderata, con una calendarizzazione quindicinale, nel pieno rispetto delle misure igienico-sanitarie vigenti. Per quanto concerne, nello specifico, l'utilizzo dei mezzi informatici per il lavoro "a distanza", il personale è stato puntualmente informato sulle modalità di accesso ai sistemi Anas, attraverso la messa a disposizione di specifici strumenti di configurazione per l'accesso alla posta elettronica aziendale, ai sistemi aziendali, alle cartelle condivise sul server Anas, anche da *tablet* e telefonino. A tal fine, i sistemi informativi hanno implementato, sviluppato e potenziato adeguati strumenti per consentire l'accesso a distanza ai server aziendali, per i lavoratori che hanno in dotazione dall'azienda strumenti tecnologici. Per i lavoratori non in possesso di dotazioni aziendali o di strumenti informatici personali con possibilità di lavorare in rete, è stata prevista la possibilità di svolgere la prestazione lavorativa *off line* sulla base delle direttive impartite dal proprio superiore, utilizzando lo strumento della e-mail aziendale tramite il proprio cellulare, per ogni scambio di informazioni necessario.

Ciascun responsabile ha continuato ad esercitare il potere di controllo e vigilanza sull'operato dei propri collaboratori ed ha monitorato costantemente le attività svolte dagli stessi, con gli strumenti ritenuti più opportuni attraverso l'utilizzo dei sistemi di collegamento a distanza messi a disposizione dall'Azienda (dotazioni informatiche, *Token*, *Vpn*, *Anasdrive*, sistemi di *web conference*). Le direzioni hanno attivato strumenti di reportistica delle attività svolte che sono state trasmesse all'Amministratore delegato.

Nel corso del periodo emergenziale analizzato, sono state irrogate due sanzioni disciplinari al personale dipendente legate ad un mancato o non corretto svolgimento della prestazione lavorativa.

4. IL CONTENZIOSO

4.1 Andamento del contenzioso

Nel 2019 si è verificata una significativa diminuzione delle cause passive nella misura dell'11 per cento rispetto all'anno 2018 ed una pari diminuzione delle cause attive instaurate da Anas. Alla diminuzione in termini numerici delle cause attive instaurate rispetto all'anno 2018 (194 a fronte delle 219 del 2018), al netto del contenzioso giuslavoristico, corrisponde anche una diminuzione in termini di valore (da euro 288.601.566 a euro 228.624.856) pari al - 21 per cento. Per quanto riguarda il contenzioso passivo, alla diminuzione in termini numerici dei contenziosi instaurati nell'ultimo anno (da 2052 nel 2018 a 1817 nel 2019), è corrisposto un decremento più che proporzionale del *petitum*, in misura pari al - 60 per cento (da euro 2.697.141.608 del 2018 ad euro 1.079.239.422 del 2019).

Tale diminuzione ha portato anche ad un decremento del totale pendente passivo dei contenziosi: si è, infatti, passato da un totale di richieste pendenti nei confronti di Anas pari ad euro 8.458.851.746 nell'anno passato, ad euro 8.064.704.563 con una diminuzione del *petitum* di euro 394.147.183 pari al 4,66 per cento.

Nella tabella che segue, si raffronta, con il 2018 ed il 2017, il quadro complessivo delle cause insorte nel 2019.

Tabella 12 - Andamento del contenzioso sopravvenuto per anno nell'ultimo triennio

TIPO CONTENZIOSO	2017		2018		2019	
Oggetto delle cause	n. cause passive 2017	n. cause attive 2017	n. cause passive 2018	n. cause attive 2018	n. cause passive 2019	n. cause attive 2019
Responsabilità civile ed assicurazioni	1347	43	1350	34	1271	11
Patrimonio	168	154	252	153	159	119
Gare contratti lavori ed espropri	442	35	450	32	387	64
totali	1957	232	2052	219	1817	194
Oggetto delle cause	Petitum passivo 2017	Petitum attivo 2017	Petitum passivo 2018	Petitum attivo 2018	Petitum passivo 2019	Petitum attivo 2019
Responsabilità civile ed assicurazioni	€ 90.832.502,65	€ 259.117,77	€ 92.170.655,06	€ 4.247.474,23	€ 104.982.688,11	€ 532.421,87
Patrimonio	€ 10.446.670,26	€ 7.384.651,34	€ 65.960.948,68	€ 7.714.841,75	€ 66.651.864,28	€ 6.590.336,10
Gare contratti lavori ed espropri	€ 2.641.652.670,98	€ 99.267.192,42	€ 2.539.010.004,00	€ 276.639.249,61	€ 907.604.869,33	€ 221.502.098,18
totali	€ 2.742.931.843,89	€ 106.910.961,53	€ 2.697.141.607,74	€ 288.601.565,59	€ 1.079.239.421,72	€ 228.624.856,15

Fonte: ANAS

Il *petitum* pendente passivo ha subito una notevole contrazione confermando il *trend* precedente.

Tabella 13 - Vertenze passive totali pendenti al 31 dicembre 2018

Anno	Numero contenziosi	Petitum	
2017	10.113	€	11.186.061.863,13
2018	9.003	€	8.458.851.746,10
2019	8.711	€	8.064.704.562,63

Fonte: ANAS

4.2 Oneri del contenzioso e fondo rischi

I procedimenti contenziosi sono evidenziati in apposito sistema informativo, che progressivamente viene aggiornato in funzione degli sviluppi processuali in relazione all'onere presunto e al livello di rischio di ciascuna vertenza.

La valutazione del "fondo rischi" e del "fondo rischi lavori su strade in concessione" è frutto della stima sia del contenzioso giudiziale sia stragiudiziale, relativamente ai seguenti segmenti in cui Anas convenzionalmente lo ripartisce: patrimoniale, responsabilità civile, giuslavoristico, rapporti di concessioni autostradali nonché relativamente alle controversie concernenti lavori su strade in concessione e su strade non in concessione.

La consistenza del "fondo rischi" e del "fondo rischi lavori su strade in concessione" considera i valori delle passività potenziali, inclusi interessi e rivalutazione, relativamente ai procedimenti per i quali si ritiene probabile il rischio di soccombenza. Le consistenze, gli utilizzi e gli accantonamenti ai fondi rischi, valutati in conformità alle prescrizioni previste dallo Ias 37, sono illustrati nella seguente tabella:

Tabella 14 - Fondo rischi ed oneri

(valori in milioni di euro)

Fondi rischi ed oneri	31.12.2018	Acc. nti	Utilizzi	Rilasci ed altre variazioni	31.12.2019
Fondo rischi strade in concessione lavori	1.077	134	(101)	0	1.110
Fondo rischi contenzioso	473	45	(27)	(18)	473
di cui Fondo rischi vertenze potenziali	138	10	0	(12)	136
Totale	1.550	179	(128)	(18)	1.583

Fonte: ANAS

Al 31 dicembre 2019, la consistenza del "fondo rischi" e del "fondo rischi lavori su strade in concessione lavori" presente nel bilancio Anas è pari, rispettivamente, a complessivi 473 milioni di euro e 1.110 milioni di euro.

Il "fondo rischi per strade in concessione lavori" presenta utilizzi nell'esercizio pari a 101 milioni di euro, accogliendo anche la chiusura stragiudiziale di un contenzioso promosso nel

2015 da un contraente generale effettuata attraverso il processo di deflazione del contenzioso (chiusura di un *petitum* complessivo di oltre 3 miliardi di euro). La nuova stima del fondo ha presentato una variazione in incremento per 134 milioni di euro in conseguenza dell'accantonamento prevalentemente attribuibile alla notifica nel 2019 di un contenzioso giudiziale promosso da un contraente generale. Tale accantonamento trova la corrispondente contropartita nelle altre attività per la relativa copertura di tale onere⁸.

Il "fondo rischi per contenzioso" presenta utilizzi nell'esercizio pari a 27 milioni di euro che hanno riguardato principalmente il pagamento degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione, responsabilità civile senza copertura assicurativa, il contenzioso lavori su strade non in concessione, il contenzioso lavori M.O. ed il contenzioso giuslavoristico. Il fondo presenta inoltre una variazione netta in decremento pari a 18 milioni di euro in conseguenza dell'aggiornamento di stima effettuato sul contenzioso verso società concessionarie, sul contenzioso lavori afferente alla manutenzione ordinaria ed al fondo oneri per bonifica ambientale. Il fondo, infine, presenta un accantonamento di periodo pari a 45 milioni di euro prevalentemente afferente:

a maggiori oneri per interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione;

a nuove onerosità potenzialmente stimate sul contenzioso responsabilità civile e sul contenzioso giuslavoristico;

alla rilevazione dell'accantonamento a fondo rischi vertenze potenziali effettuato a fronte del provento da consolidamento di Sitaf S.p.a.

In conformità allo Ias 37, Anas non procede ad effettuare operazioni di attualizzazione dei fondi rischi, in quanto non risulta possibile effettuare delle ipotesi sulla data di conclusione delle cause.

⁸ Più in generale, si precisa che gli accantonamenti sono contabilizzati per natura nella corrispondente voce di costo o ricavo in base alle seguenti poste: Lavoro, Servizi, Personale, Finanziario. Diversamente, nella voce di Conto economico 'Accantonamenti per rischi ed oneri', è prevista la contabilizzazione dei soli accantonamenti relativi alle Ristrutturazioni aziendali.

5. ATTIVITA' E FATTI DI GESTIONE PIU' RILEVANTI

5.1 Le attività di progettazione e le gare

Nel corso del 2019 sono stati approvati dal Consiglio di amministrazione n. 16 progetti di nuove opere per un importo complessivo di 2.558 milioni di euro.

Si riporta nella seguente tabella il relativo dettaglio, suddiviso per livello progettuale ed area geografica, in raffronto al biennio precedente.

Tabella 15 - Progetti di nuove opere

PROGETTAZIONI APPROVATE						
	31.12.2019		31.12.2018		31.12.2017	
Livello di Progettazione	N. Progetti	Importo tot. (mil€)	N. Progetti	Importo tot. (mil€)	N. Progetti	Importo tot. (mil€)
Fattibilità Tecnico Economica	5	451,79	2	71,99	4	128,27
Definitivo	5	1.745,66	2	74,74	18	2.805,18
Esecutivo	6	360,97	6	459,23	10	582,34
Totale	16	2.558,42	10	605,96	32	3.515,79

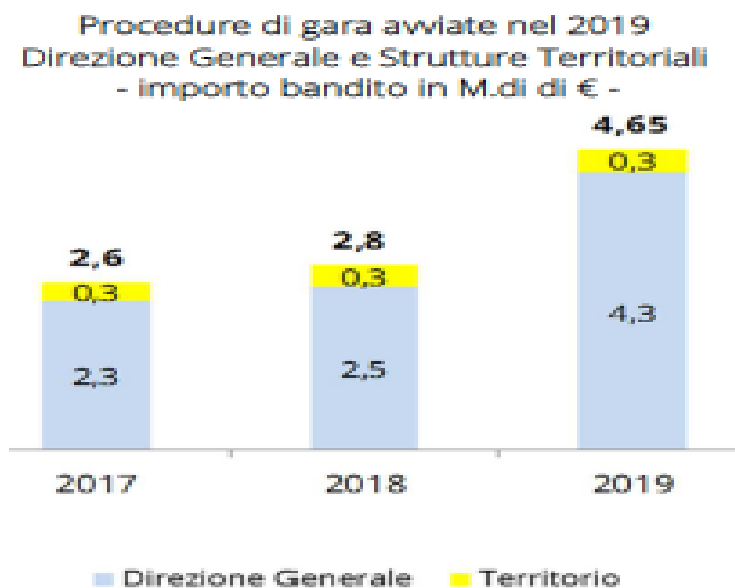
PROGETTAZIONI APPROVATE						
	31.12.2019		31.12.2018		31.12.2017	
Area Geografica	N. Progetti	Importo tot. (mil€)	N. Progetti	Importo tot. (mil€)	N. Progetti	Importo tot. (mil€)
Nord	6	1.196,72	4	373,65	8	718,85
Centro	7	633,95	2	79,99	9	632,12
Sud	3	727,75	4	152,32	15	2.164,82
Totale	16	2.558,42	10	605,96	32	3.515,79

Fonte: ANAS

Nel corso del 2019 Anas ha pubblicato gare per l'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto pari a circa 4,65 miliardi di euro, di cui oltre il 90 per cento bandito dalla Direzione generale e il restante 10 per cento dalle strutture territoriali.

Rispetto al 2018 si evidenzia un incremento dell'importo bandito del 66 per cento e rispetto al 2017 un incremento di quasi l'86,9 per cento (grafico seguente).

Grafico 2 - Procedure di gara avviate nel triennio 2017 - 2019



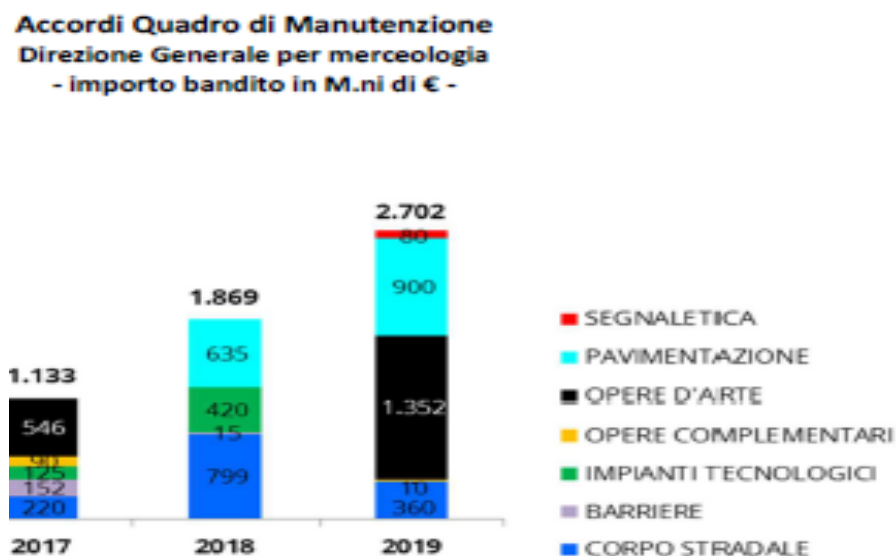
Nel corso dell'anno sono stati riavviati gli appalti per l'affidamento di nuove opere (8 gare per 1,3 mld). Ciò è stato reso possibile grazie al ricorso allo strumento dell'appalto integrato per accelerare le tempistiche di affidamento e di realizzazione dell'opera, avvalendosi del cd. "decreto sblocca cantieri" (decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32 convertito con legge 14 giugno 2019 n. 55), che, come noto, al fine di rilanciare gli investimenti pubblici e facilitare l'apertura dei cantieri per la realizzazione delle opere pubbliche, ha previsto la sospensione, fino al 31 dicembre 2020, dell'articolo 59 comma 1 quarto periodo del codice degli appalti, nella parte in cui è stato introdotto il divieto di ricorrere all'affidamento congiunto di progettazione e realizzazione dei lavori.

Inoltre, la Direzione generale ha avviato gare per l'affidamento di lavori di manutenzione per un valore di circa 2,8 miliardi (+0,8 per cento sul 2018) quasi tutte con lo strumento dell'accordo quadro. In particolare, si segnala l'avvio di 152 gare per l'affidamento di altrettanti accordi quadro di importo inferiore alla soglia comunitaria, di cui 76 per l'affidamento della manutenzione programmata della pavimentazione dei centri manutentori di Anas per un importo complessivo pari a 380 milioni di euro e 76 milioni di euro per l'affidamento del risanamento strutturale delle opere d'arte dei centri manutentori di Anas. Ciò, oltre a

consentire l'utilizzo delle recenti norme di semplificazione del cosiddetto decreto 'sblocca cantieri', ha facilitato l'accesso alle procedure di gara delle piccole e microimprese.

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

Grafico 3 - Accordi quadro di manutenzione programmata-importo bandito 2019 per merceologia



5.2 I lavori di costruzione di nuove opere stradali e autostradali

Nelle tabelle che seguono viene rappresentato, in sintesi, il complesso delle attività svolte nel corso dell'anno 2019 sull'intero territorio nazionale; nello specifico vengono esposti i lavori in corso, avviati e ultimati nell'ultimo triennio, relativi a nuove infrastrutture stradali.

Tabella 16 - Lavori in corso (comprensivi di oneri accessori)

NUOVE COSTRUZIONI: LAVORI IN CORSO									
Area geografica	totale al 31/12/19			totale al 31/12/18			totale al 31/12/17		
	n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	11	691,49	523,25	10	658,43	497,85	12	1.182,55	936,85
Centro	8	609,97	537,52	11	916,44	820,5	11	762,96	675,03
Sud e Isole	28	3.228,55	2.765,36	28	3.438,01	2.891,53	34	3.479,77	2.947,14
Totali	47	4.530,01	3.826,13	49	5.012,88	4.209,88	57	5.425,28	4.559,03

Fonte: ANAS

Tabella 17 - Lavori avviati nel periodo (comprensivi di oneri accessori)

NUOVE COSTRUZIONI: LAVORI AVVIATI NEL PERIODO									
Area geografica	totale al 31/12/19			totale al 31/12/18			totale al 31/12/17		
	n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	2	251,80	216,12	4	91,45	56,34	1	12,03	9,98
Centro		-	-	2	191,44	172,03	2	95,80	80,83
Sud e Isole	5	85,55	62,27	6	178,40	142,63	7	388,17	313,84
Totali	7	337,34	278,38	12	461,29	371,00	10	496,00	404,65

Fonte: ANAS

Tabella 18 - Lavori ultimati (comprensivi di oneri accessori)

NUOVE COSTRUZIONI: LAVORI ULTIMATI									
Area geografica	totale al 31/12/19			totale al 31/12/18			totale al 31/12/17		
	n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord		-	-	1	181,62	163,41	2	42,53	37,11
Centro	2	251,17	231,07	2	7,00	6,53	-	-	-
Sud e Isole	6	329,23	234,16	4	322,56	255,89	8	694,28	580,03
Totali	8	580,41	465,23	7	511,18	425,83	10	736,81	617,13

Fonte: ANAS

5.3 I lavori di manutenzione ricorrente (ordinaria) e programmata (straordinaria) della rete stradale e i servizi relativi alla sicurezza della circolazione stradale

L'Anas, nell'ambito delle proprie attività statutarie, provvede altresì, ad assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale in concessione, la tutela del patrimonio aziendale, la sicurezza della circolazione stradale, garantendo la sorveglianza e il tempestivo intervento, nei casi di emergenza, su strade e autostrade in gestione diretta, attraverso il coordinamento e l'indirizzo degli uffici territoriali, della sala operativa nazionale e la gestione dei rapporti con gli organi di Polizia stradale e Protezione civile.

Nella tabella che segue sono riepilogate le attività di manutenzione ricorrente e programmata svolte nel corso del 2019, confrontate con i dati del 2018 e suddivise per aree geografiche.

Tabella 19 - Attività di manutenzione ricorrente e programmata

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	494	14,55	620	16,86
Lavori consegnati	1138	170,60	1455	140,47
Lavori ultimati	876	157,83	781	80,64

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	289	14,47	622	33,58
Lavori consegnati	1210	960,90	1696	1.019,93
Lavori ultimati	857	907,20	1077	1.376,23

AREA NORD	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	144	4,93	133	3,76
Lavori consegnati	302	39,43	374	38,13
Lavori ultimati	262	41,21	179	16,96

AREA NORD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	91	5,52	141	6,89
Lavori consegnati	347	207,86	503	231,94
Lavori ultimati	181	183,61	267	236,26

AREA CENTRO	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	238	6,41	421	11,61
Lavori consegnati	499	58,66	797	58,07
Lavori ultimati	310	59,77	382	31,97

AREA CENTRO	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	147	7,08	341	17,68
Lavori consegnati	462	415,67	579	394,77
Lavori ultimati	314	334,57	441	453,72

AREA SUD	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	109	3,11	66	1,49
Lavori consegnati	306	64,00	245	37,37
Lavori ultimati	269	52,36	203	28,55

AREA SUD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	51	1,88	127	6,97
Lavori consegnati	365	272,97	556	302,79
Lavori ultimati	326	313,36	315	610,97

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	3	0,10	0	0,00
Lavori consegnati	31	8,51	39	6,89
Lavori ultimati	35	4,50	17	3,16

AUTOSTRAD E IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	0	0,00	13	2,04
Lavori consegnati	36	64,40	58	90,43
Lavori ultimati	36	75,66	54	75,28

Fonte: ANAS

Per le attività di manutenzione programmata, confrontando i dati del 2019 rispetto al 2018, si riscontra complessivamente un aumento degli affidamenti diretti, dei lavori consegnati e dei lavori ultimati. In particolare, rispetto ai risultati dell'anno precedente, si rileva quanto segue: un aumento del numero degli affidamenti diretti pari al 115 per cento con un aumento dell'importo del 132 per cento;

- un aumento del numero dei lavori consegnati pari al 40 per cento con un aumento dell'importo del 6 per cento;
- un aumento del numero dei lavori ultimati pari al 26 per cento con un aumento dell'importo del 52 per cento.

Per quanto riguarda la manutenzione ricorrente, i dati di confronto tra gli anni 2019 ed il 2018, sono i seguenti:

- un aumento del numero degli affidamenti diretti pari al 26 per cento con un aumento dell'importo del 16 per cento;

- un aumento del numero dei lavori consegnati pari al 28 per cento con una diminuzione dell'importo del 18 per cento;
- diminuisce il numero dei lavori ultimati del 49 per cento.

Nel corso del 2019 sono proseguite le attività di manutenzione ricorrente e di monitoraggio della spesa effettuando reportistiche dedicate alle strutture territoriali, implementando l'attività con il monitoraggio delle risorse assegnate per le tratte rientrate a seguito delle riclassifiche stradali effettuate nel corso del 2018 e 2019 (cosiddette strade di rientro). Per queste ultime si è reso necessario attivare le procedure per l'appalto dei lavori di pronto intervento, dei servizi di manutenzione delle opere in verde e servizi invernali (trattamento antighiaccio e sgombraneve), nonché per modesti interventi manutentori relativi alla pavimentazione, alla segnaletica e al ripristino delle barriere di sicurezza incidentate. Tali attività hanno richiesto un notevole impegno, sia economico che di risorse e mezzi, in considerazione del deficit manutentivo che si è riscontrato su tali strade; in taluni casi è stato necessario anche procedere con importanti interventi di manutenzione programmata.

Per il monitoraggio della spesa si è proceduto tramite l'utilizzo dei programmi e degli applicativi dedicati all'analisi dei dati puntuali e all'aggiornamento degli impegni e dei consuntivi rispetto alle voci di *budget* assegnate, consentendo così di suggerire alle singole strutture territoriali le opportune azioni correttive in caso di scostamenti o ritardi nell'utilizzo delle somme assegnate.

5.3.1 Attività di controllo di ponti, viadotti e cavalcavia: procedure standardizzate e risorse impiegate

Come noto, Anas gestisce una rete stradale di oltre 30.000 Km, costituita da numerosi ponti e viadotti risultanti a patrimonio. L'attività di sorveglianza ed ispezione delle opere d'arte è posta nell'ambito della spesa corrente del bilancio, così come le attività di manutenzione ordinaria, oggi denominata ricorrente.

Le ispezioni su ponti e viadotti seguono le procedure interne predisposte sulla base della normativa di rango regolamentare emanata al riguardo, tra cui, in particolare, le circolari del Ministero dei lavori pubblici del 19 luglio 1967 e del 25 febbraio 1991, ed integrate con parametri, messi a punto negli anni, basati sulla vetustà e stato di degrado dell'opera, nonché sull'entità del traffico veicolare. Nello specifico, vengono effettuate: un'ispezione ricorrente,

ovvero visiva, da parte di tecnici, con cadenza trimestrale, su ogni opera d'arte di qualsiasi natura, complessità ed importanza; un'ispezione principale da parte di un ingegnere, con cadenza annuale, per i ponti di luce superiore a 30 metri e per i ponti di qualsiasi luce a seguito di eventuali criticità riscontrate durante l'ispezione ricorrente.

Le campagne di ispezioni ricorrenti e principali su ponti e viadotti vengono condotte su base annua; dopo l'ispezione materiale e la sua validazione, i dati e le risultanze delle attività confluiscono nel sistema gestionale Anas (*bridge management system*) per esame e verifica.

L'ultimo livello di ispezioni previsto dalla procedura Anas è l'ispezione approfondita. Tale modalità di ispezione prevede in genere l'esecuzione di indagini strumentali, finalizzate ad approfondire le condizioni di stato dell'opera e dei materiali costituenti, al fine di ottenere una conoscenza completa che consenta di superare gli eventuali dubbi emersi nel corso dell'ispezione di tipo visivo (principale o ricorrente).

Relativamente alle ispezioni ricorrenti, la tabella seguente riporta i risultati nazionali dell'ultimo biennio in riferimento ai ponti e viadotti lungo la rete.

Tabella 20 - Ispezioni ricorrenti ponti e viadotti nel biennio 2019 - 2020

	Trimestre	Opere d'arte a sistema	Opere d'arte ispezionate	Var. %
2019	I	14145	12846	90,8
	II	14277	12668	88,7
	III	14445	11776	81,5
	IV	14506	13471	92,9
2020	I	14554	14274	98,1
	II	14952	14905	99,7
	III	15058	15002	99,6
	IV	14795	14793	100

Fonte: ANAS

Seppur nel 2019 l'attività ispettiva sia apparsa per alcuni compartimenti non del tutto sufficiente rilevando una certa disomogeneità, si evidenzia, ad oggi, una positiva evoluzione del processo di sorveglianza tale per cui nel IV trimestre 2020 è stata raggiunta la copertura del 100 per cento delle ispezioni in tutte le strutture territoriali ad eccezione della Sardegna e della Toscana, laddove le *performance* pervengono rispettivamente ad incidenze del 97 per cento e del 99 per cento.

Nel 2020 inoltre, le ispezioni ricorrenti sui sovrappassi, presentano una copertura raggiunta nei quattro trimestri risultante mediamente pari al 98 per cento.

Quanto alle ispezioni principali, se nel 2019 il numero di tali ispezioni era pari a 3.886 (il dato complessivo del 2018 segnalava invece n. 2.070 ispezioni principali) e le stesse si presentavano anche in questo caso non del tutto uniformi sul territorio nazionale⁹, il numero complessivo delle ispezioni principali eseguite nel 2020 è pari ad 8.285. I risultati sopra descritti sono stati conseguiti attraverso il rafforzamento di quattro fattori fondamentali quali:

- I. il potenziamento dei sistemi informativi messi a disposizione dei tecnici aziendali (Bms, Ram);
- II. le azioni organizzative (struttura dedicata al processo ispettivo) ed assunzione di nuove risorse specializzate, il cui inserimento in azienda, in esito ad uno specifico percorso formativo, è stato avviato dallo scorso autunno;
- III. la pianificazione delle attività ed il monitoraggio continuo degli avanzamenti;
- IV. la definizione di nuove procedure aziendali.

Tuttavia, le *performance*, pur apprezzabili nella quantità, segnalano la necessità di un miglioramento in termini di qualità, e ciò anche alla luce degli adempimenti che deriveranno dall'adozione da parte del Mit delle "linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti" del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'ingegnerizzazione del processo manutentivo ha consentito nell'ultimo triennio, l'incremento dei cantieri di manutenzione che di seguito viene riassunto in termini economici di produzione netta:

- anno 2018: 570,0 milioni di euro;
- anno 2019: 665,2 milioni di euro;
- anno 2020: 800,7 milioni di euro.

In ultimo, per quanto concerne il 2021, l'obiettivo aziendale minimo di produzione netta è fissato a 900 milioni di euro, di cui il 40 per cento relativo a lavori di manutenzione delle opere d'arte.

⁹ Nel 2019 in Basilicata, Lombardia e Toscana, il numero di controlli è considerevolmente inferiore al numero previsto.

5.4 Le attività in ambito internazionale

Anche nel corso del 2019 le attività in ambito internazionale da parte di Anas sono state svolte tramite la controllata interamente partecipata *Anas international enterprise* S.p.a. (Aie), società con gravissime criticità che hanno dato luogo anche a segnalazioni alla Procura della repubblica di Roma ed alla Procura regionale della Corte dei conti per il Lazio (per maggiori approfondimenti sulla partecipata in questione si rimanda al capitolo 6.2.1 di questo referto). Sono inoltre proseguite le attività a suo tempo intraprese in Algeria, Qatar e Libia.

Nell'anno in esame le attività promozionali ed istituzionali sono state principalmente volte all'esplorazione di possibilità commerciali nel campo delle concessioni con la firma di importanti *memorandum* di intesa quale l'Mou per l'ingresso nella concessione della sezione 4 dell'anello centrale di Mosca e del *by pass* autostradale di Krasnodar (Dzok). Si segnala anche la partecipazione al *World Road Congress di ABU DHABI della World Road Association* (Piarc) svoltosi ad ottobre 2019. Il congresso mondiale dell'associazione mondiale della strada si svolge ogni 4 anni in una diversa capitale del mondo e vi partecipano i massimi esperti internazionali del settore strade.

5.5 Attività finanziate con contributi europei

Anas partecipa alla realizzazione delle politiche di coesione dell'Unione europea e dell'Italia per promuovere uno sviluppo territoriale più equilibrato e sostenibile. Per l'attuazione delle programmazioni 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 Anas ha gestito e gestisce i fondi strutturali europei.

Alle risorse europee si aggiungono le risorse nazionali stanziare nel 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 e risorse liberate 2000-2006. Anas è inoltre beneficiario di fondi gestiti dall'Unione europea in forma diretta nell'ambito dei programmi comunitari: *Connecting europe facility* per le reti di trasporto *Transeuropee*, *Horizon 2020* programma europeo per la ricerca e l'innovazione, *life* strumento finanziario per l'ambiente ed Erasmus +.

Anas ha beneficiato di finanziamenti europei nazionali e regionali nell'ambito della programmazione 2007-2013 i cui rapporti finali di esecuzione (RFE) sono stati presentati alla Commissione europea entro il 31 marzo 2017. Per ogni programma operativo si riportano gli

importi complessivi rendicontati e ammessi, 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 2019:

Tabella 21 - Attività finanziate con contributi europei (Pon e Por)

Programma operativo	Importo complessivo ammesso in milioni
Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e mobilità 2007-2013	208,06
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
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Calabria 2007-2013	275,89
Programma Operativo Regionale (PO) FESR Sicilia 2007-2013	535,32
Totale	1.095,84

Fonte: ANAS

L'approvazione dei rapporti finali di esecuzione comporterà l'attivazione delle procedure per l'incasso dei crediti per i saldi dei contributi europei:

Tabella 22 - Importi crediti residui dei Pon e Por

PROGRAMMA OPERATIVO	Crediti (milioni di euro)
Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013	7,71
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Campania 2007-2013	12,5
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Calabria 2007-2013	3,4
TOTALE	23,61

Fonte: ANAS

Per quanto riguarda l'approvazione del rapporto finale di esecuzione del Pon reti e mobilità 2007-2013, l'Anas dichiara di attendere le determinazioni conclusive in relazione all'audit effettuato dalla Commissione europea nel novembre 2016 su un campione di interventi inseriti nel programma, tra i quali per Anas l'intervento retrospettivo "SS 114 Orientale sicula ponte primosole" in Sicilia. L'intervento SS 96 barese Palo del Colle (inserito nel Pon) e l'intervento s.s. 268 del Vesuvio svincolo di Angri (inserito nel Por Campania), che hanno continuato ad essere oggetto di monitoraggio per i procedimenti giudiziari ed i provvedimenti delle autorità che hanno interessato ciascun intervento, saranno valutati dalle rispettive Autorità di gestione nell'ambito delle attività di chiusura dei programmi.

Programmi operativi nazionali e programmi operativi regionali 2014-2020

Anas sta partecipando in qualità di beneficiario al corrente settennato della programmazione europea dei fondi strutturali e di investimento europei (sie).

Di seguito il riepilogo al 31 dicembre 2019 degli importi complessivi ammessi a finanziamento per gli interventi Anas selezionati nei Pon e nei Por, i crediti residui sulle rendicontazioni presentate e gli importi incassati.

Tabella 23 - Pon 'Infrastrutture e Reti' 2014 - 2020

(valori in euro)

INTERVENTI		RISORSE ASSEGNATE	RENDICONTAZIONI al 31.12.2019	CREDITI al 31.12.2019
1	Smart Road A2	21.000.000,00	0,00	0,00
2	Innalzamento livello servizio SS 193 di Augusta	5.599.587,20	0,00	0,00
3	Svincolo autostrada Porto di Gioia Tauro – A2 "Autostrada del Mediterraneo" Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada SA-RC al tipo I/A norme CNR/80 Tronco 3° tratto 2° lotto 3° stralcio C - dal km 382+475 al km 383+000 - svincolo Rosarno	6.000.000,00	0,00	0,00
4	Porto di Gioia Tauro – Lavori di potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TEN-T. Costruzione del I lotto dell'infrastruttura tra il gate porto GT lato sud e la SS 18	19.678.774,85	0,00	0,00
TOTALE		52.278.362,05	0,00	0,00

Fonte: ANAS

Come si evince dalla tabella su esposta, le rendicontazioni ed i crediti al 31 dicembre 2019 riferiscono un valore di importo pari a zero, ciò, in quanto, non è ancora stato completato l'iter di convenzionamento.

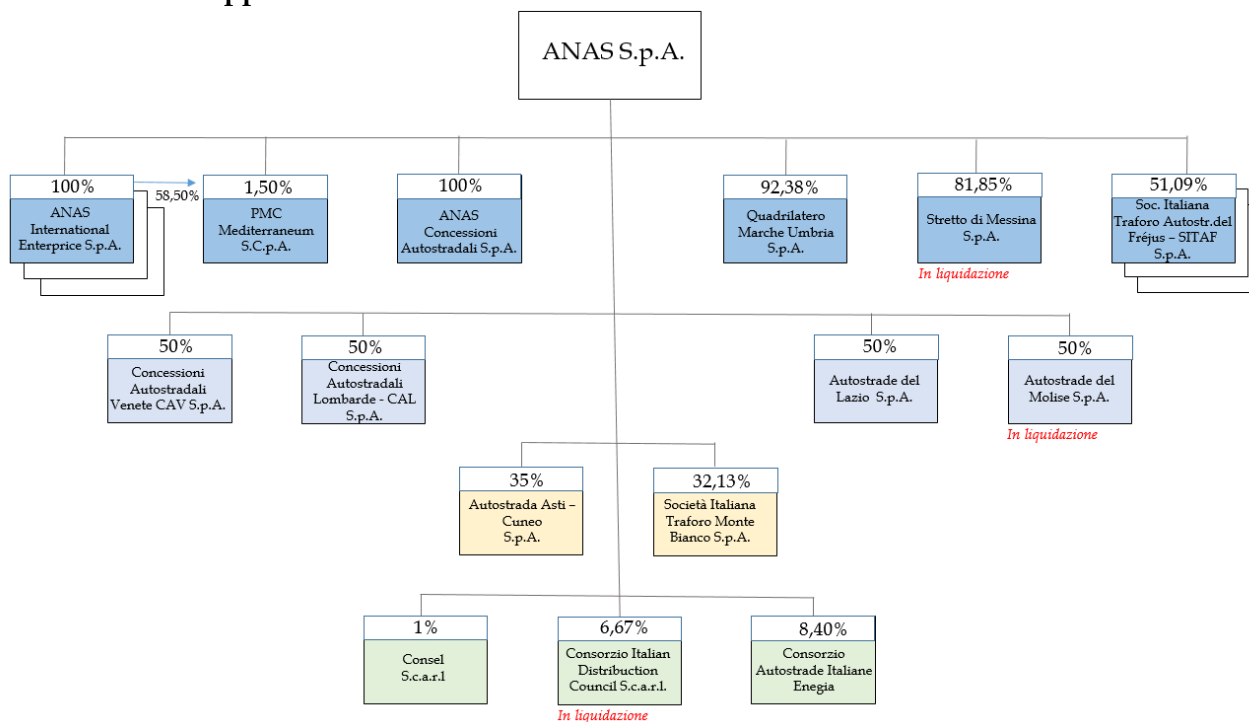
Le attività di rendicontazione delle spese per la richiesta dell'incasso del corrispondente contributo europeo potranno iniziare unicamente con la sottoscrizione della convenzione e conseguentemente generare i relativi crediti.

6. LE PARTECIPAZIONI

6.1 Quadro generale delle partecipazioni

La composizione del gruppo Anas al 31 dicembre 2019 è illustrata nella figura che segue:

Grafico 4 - Il Gruppo ANAS



Fonte: ANAS

■	Controllate
■	Controllo congiunto con le Regioni
■	Collegate
■	Altre Partecipazioni

Tabella 24 - Quadro riassuntivo delle partecipazioni dirette
(in milioni)

Denominazione	Partecipazione Anas(%)	Capitale Soc./ fondo consortile al 31.12.2019	Patr. Netto al 31.12.2019	Utile (Perdita) di esercizio	Patr. Netto quota Anas	Valore partec. Anas al 31.12.2019
Società controllate						
Anas International Enterprise S.p.a.	100,000	3.000	2.042	(1.013)	2.042	10.513
Anas Concessioni Autostradali S.p.a.	100,000	1.000	887	(58)	887	1.000
Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.	92,382	50.000	50.000	0	46.191	48.500
Stretto di Messina S.p.a. in liq.	81,848	383.180	385.730	265	315.712	315.712
Sitaf S.p.a. ¹⁰	51,092	65.016	393.226	32.835	200.907	160.989
Pmc Mediterraneo S.C.p.a.	1,500	1.000	1.000	0	15	4
Società collegate						
Autostrade del Lazio S.p.a.	50,000	350	188	(162)	94	175
Autostrada del Molise S.p.a. - in liq.	50,000	3.000	1.470	0	735	24
CAL -Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a.	50,000	4.000	5.491	131	2.746	2.000
CAV -Concessioni Autostradali Venete S.p.a.	50,000	2.000	167.865	27.003	83.933	1.000
Autostrada Asti Cuneo S.p.a. ⁽²⁾¹¹	35,000	200.000	206.082	1.716	72.129	20.600
Soc. Traforo Monte Bianco S.p.a.	32,125	198.749	232.301	11.059	74.627	159.902
Altre partecipazioni						
Consorzio autostrade italiane energia	8,400	115	114	0	10	9
Consorzio Italian Distribution Council S.c.a.r.l. in liq. ¹²	6,670	70	70	0	5	5
CONSEL s.c.a.r.l. ¹³	1,000	51	52	0	1	1

Fonte: ANAS

¹⁰ La quota azionaria include anche le partecipazioni acquisite nel 2014 dalla Provincia di Torino (ora Città Metropolitana di Torino) e da F.C.T. holding S.p.a. (socio unico Comune di Torino) pari complessivamente al 19,35 per cento del capitale sociale, e rese in data 27 ottobre 2020 in adempimento delle sentenze del Consiglio di Stato n. 7392 del 2019 e n. 7393 del 2019.

¹¹ Il capitale sociale risulta versato per 50 milioni di euro.

¹² I dati sono relativi al bilancio 2011, l'ultimo approvato.

¹³ I dati sono relativi al bilancio al 30 settembre 2019.

6.2 Le società controllate

Al 31 dicembre 2019 risultano direttamente controllate da Anas le seguenti società:

- *Anas International Enterprise* S.p.a. (100 per cento);
- *Anas Concessioni Autostradali* S.p.a. (100 per cento);
- *Quadrilatero Marche-Umbria* S.p.a. (92,38 per cento);
- *Stretto di Messina* S.p.a. - in liquidazione (81,85 per cento);
- *Società Italiana Traforo Autostrade del Fréjus* S.p.a. (51,09 per cento);

Pmc Mediterraneum s.c.p.a., è partecipata direttamente con una quota dell'1,5 per cento e risulta indirettamente controllata tramite *Anas International Enterprise* S.p.a. in virtù di una partecipazione del 58,5 per cento al capitale sociale.

6.2.1 *Anas International Enterprise* S.p.a.

Anas International Enterprise S.p.a. (d'ora in poi Aie), costituita nel 2012, opera a livello internazionale nel settore dei servizi integrati di ingegneria per infrastrutture di trasporto e persegue il proprio oggetto sociale anche attraverso contratti di concessioni, in *project financing* ovvero basati su partenariati pubblici o privati, assunti direttamente o indirettamente tramite società, consorzi e/o imprese partecipate. La società è controllata ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Anas, che ne detiene il 100 per cento del capitale sociale.

Al 31 dicembre 2019, Aie partecipa direttamente ed esercita il controllo sulle seguenti società:

- *Pmc Mediterraneum* S.c.p.a. ("Pmc", partecipazione del 58,5 per cento), costituita nel dicembre 2013 insieme ad Anas, *progetti Europa & Global* S.p.a. e *Italsocotec* S.p.a., per dare esecuzione al contratto - già affidato agli altri soci in raggruppamento temporaneo di impresa - avente ad oggetto l'espletamento dei servizi di *project management* per il progetto dell'autostrada Ras-Ejdyer Emssad in Libia, nell'ambito del trattato di amicizia italo-libico del 30 agosto 2008;
- *Aie Rus Llc* ("Aie Rus", partecipazione del 51 per cento), costituita in Russia nel giugno 2017 per acquisire una partecipazione azionaria del 51,1 per cento della società *Road investment company* ("Ric"), concessionaria per la costruzione e gestione dell'autostrada della M4 - Sezione 4 (228 km), tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar. AIE RUS detiene inoltre una partecipazione del 40 per cento nel capitale sociale della società di

diritto russo *United operator* Llc, fornitrice di Ric per i servizi di manutenzione e gestione del suddetto tratto autostradale;

- *Anas Tec Gulf Engineering* LLC (“Atg”, partecipazione del 45 per cento), costituita in Qatar nel marzo 2017, per poter meglio cogliere le opportunità di business nell’area del Golfo. ATG, in virtù di una partecipazione al capitale del 99,99 per cento, 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 ad oggetto lo sviluppo della progettazione, costruzione e manutenzione di due lotti stradali di Amaravati, nuova capitale dell’Andhra Pradesh.¹⁴

Così come già esposto nel precedente referto, in data 26 luglio 2019, la Società Aie ha approvato un bilancio per l’anno 2018 presentando una perdita di 7,5 milioni.¹⁵

Anas, preso atto della situazione patrimoniale di Aie, ha deliberato in sede assembleare di coprire integralmente le perdite cumulate risultanti anche mediante l’abbattimento del capitale sociale, nonché di ricostituire quest’ultimo per l’importo di 3 milioni, che è stato contestualmente sottoscritto e versato. Il Consiglio di amministrazione della società Aie ha approvato il piano industriale 2020-2024 nella seduta del 20 novembre 2019. La direzione centrale strategie, pianificazione e sostenibilità di Fs ha individuato dei punti di criticità, anche con riferimento a situazioni sinergiche con ulteriori società del gruppo, ravvisando l’opportunità dell’istituzione di un gruppo di lavoro Fs-Anas-Aie per la modifica e revisione del piano.

Il bilancio di Aie 2019, approvato in data 20 luglio 2020, si è chiuso con una perdita di 1,01 milioni di euro, superiore al terzo del capitale sociale.

In considerazione delle difficoltà gestionali Anas ha prorogato l’impegno a fornire il supporto finanziario e/o patrimoniale, necessario a consentire l’operatività aziendale e a non incorrere in conseguenze pregiudizievoli rispetto ai contratti attivi in essere, non oltre l’approvazione del bilancio Aie 2020.

Contestualmente Anas ha avviato un progetto di riassetto delle attività estere, ad oggi demandate interamente ad Aie.

¹⁴ I lavori risultano sospesi da maggio 2019

¹⁵ Bilancio redatto secondo il postulato della continuità aziendale, avendo Aie ricevuto in data 18 giugno 2019 una “*comfort letter*”, nella quale il socio Anas esprimeva l’impegno a fornire il supporto finanziario e/o patrimoniale necessario a consentire l’operatività aziendale e ad evitare la liquidazione della Società per il 2019. Tutto ciò in linea con le aspettative di un piano industriale analitico ed un complessivo riassetto del governo societario con adeguati presidi di controllo.

Tale iniziativa nasce dall'analisi dei risultati di esercizio negativi conseguiti negli ultimi esercizi, nonché dalla constatazione del progressivo deterioramento della situazione patrimoniale e finanziaria¹⁶ e dalle incerte prospettive di rilancio di Aie e prevede, in estrema sintesi, l'internalizzazione in Anas delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, più vicine al core business della controllante, e il trasferimento ad Anas concessioni autostradali S.p.a.¹⁷ delle attività Aie relative alle concessioni autostradali a pedaggio/ corrispettivo. Le iniziative non più profittevoli e/o non coerenti con gli obiettivi industriali di gruppo verrebbero liquidate e con esse verrebbe successivamente liquidata anche Aie.

In data 4 settembre 2020 è stato ricevuto il nulla osta della capogruppo necessario per dare avvio alla fase esecutiva del progetto.

Qatar ed India

In fase di approvazione del bilancio di esercizio 2018, Aie aveva acquisito, seppur con diverse difficoltà, le prime informazioni sull'andamento della gestione delle società Atg ed Ati che evidenziavano un possibile rischio di mancata e/o tardiva restituzione dei finanziamenti *intercompany* concessi da Aie. Gli amministratori, a valle delle informazioni ottenute e delle successive valutazioni effettuate sulla possibilità di recuperare i finanziamenti concessi da Aie alla partecipata diretta Anas Tec Gulf sia per le attività in Qatar che per quelle in India, demandate alla partecipata indiretta Anas Tec India (100 per cento Atg), già lo scorso esercizio avevano proceduto ad un accantonamento straordinario di un 'fondo rischi ed oneri verso società partecipate' per 5,7 milioni di euro. La situazione di insolvenza ravvisata per la società Atg ha avuto ulteriore conferma nel mese di ottobre 2019 con il mancato rimborso del finanziamento pari a 4 milioni di euro, concesso nel 2018 per la costituzione della società Ati e l'esecuzione del progetto 'Package IX' per la nuova capitale dell'Andhra Pradesh Amaravati. A seguito delle ulteriori evidenze acquisite nel corso del 2019, gli amministratori di Aie hanno ritenuto opportuno procedere all'integrale svalutazione del credito vantato verso la società

¹⁶ Aie riceve i prospetti patrimoniali e gestionali dalle società controllate, ad esclusione di quelli della società di diritto qatarino *Anas Tec Gulf Engineering* ('ATG') e della società di diritto indiano da quest'ultima controllata *Anas Tec India* ('Ati'), le quali non hanno fornito dettagli gestionali né nel corso del 2018, né nel corso del 2019, ciò rappresentando un elemento di alta criticità.

¹⁷ Denominata anche Aca.

Atg, attraverso la riallocazione a fondo svalutazione crediti dell'importo di 5,7 milioni di euro stanziato a fondo per rischi ed oneri nell'esercizio 2018.

Si precisa che durante l'esercizio in esame, a fronte delle criticità finanziarie e gestionali sopraindicate, è stata depositata presso la Procura della Corte dei conti del Lazio e la Procura della Repubblica di Roma una denuncia relativa a fatti concernenti la gestione del gruppo in Qatar e più in generale di Aie S.p.a.¹⁸, in ordine ai quali sono tuttora in corso indagini della magistratura ordinaria e di quella contabile

Anas ha provveduto ad affidare un servizio di assistenza legale per la verifica della percorribilità di eventuali azioni di responsabilità da promuovere nei confronti del *management*/azionisti di Atg ed Ati, per la chiusura della società Atg e per l'eventuale recupero dei crediti in Qatar.

6.2.2 Pmc Mediterraneum S.c.p.a.

Pmc è stata costituita nel dicembre 2013 da Anas, Aie, Progetti Europa & Global S.p.a. e Italsocotec S.p.a., per dare esecuzione al contratto, già affidato ai suoi azionisti in raggruppamento temporaneo di impresa, avente ad oggetto l'espletamento dei servizi di *project management* per il progetto dell'autostrada Ras-EjdyerEmssad in Libia ("il contratto"), nell'ambito del trattato di amicizia italo-libico del 30 agosto 2008.

Con una quota di partecipazione al capitale sociale diretta dell'1,50 per cento e indiretta, tramite Aie, del 58,50 per cento, Anas controlla ed esercita, tramite Aie, attività di direzione e coordinamento su Pmc.

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.

Non si evidenziano avanzamenti produttivi nel corso del 2019 e nel mese di settembre è stato rinnovato l'*addendum* contrattuale che prevede una prosecuzione delle attività eseguibili a distanza, nelle more di una possibile risoluzione del conflitto ancora in corso in Libia. Il recente inasprimento del conflitto non consente di fare alcuna previsione sull'evoluzione della situazione socio-politica del paese e, quindi, del progetto.

¹⁸ Alla denuncia del 17 giugno 2019, hanno fatto seguito due note contenenti ulteriore documentazione a supporto.

Il bilancio 2019 chiude in pareggio, per effetto del ribaltamento sui soci di tutti i costi ed i ricavi inerenti il contratto.

I costi della produzione complessivamente sostenuti nell'esercizio risultano pari a 147 mgli di euro a fronte di ricavi, rappresentati dalla quota di conguaglio del periodo di spettanza dei consorziati pari a 149 mgli di euro.

6.2.3 Anas concessioni autostradali S.p.a.

Anas concessioni autostradali S.p.a. ("Aca") è stata costituita da Anas nel 2017 al fine di ottimizzare le proprie attività 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.

La Società, nel corso dell'anno in esame, non si è resa operativa ed al 31 dicembre 2019, i costi di amministrazione e gestione, relativi quasi esclusivamente a prestazioni di servizi, ancorché ridotti al minimo, data l'inesistenza di funzionalità della Società e l'assenza di personale dipendente, non hanno potuto trovare copertura nei ricavi propri ed hanno generato una perdita di esercizio pari a 58.000 euro.

La situazione al 30 giugno 2020, presumeva l'avvio dell'operatività della società nell'ambito dell'operazione di riassetto delle attività estere di Anas. Tale operazione prevedeva infatti che le attività relative alle concessioni autostradali in ambito internazionale, gestite fino ad oggi dalla controllata Aie, sarebbero state trasferite ad Aca unitamente alle partecipazioni già detenute da Anas in concessionarie di autostrade a pedaggio. Ad oggi la Società, però, risulta ancora non operativa ed in considerazione dell'inserimento di Anas nell'elenco di cui all'art.1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n.196, non possono essere sottoscritti aumenti di capitale, effettuati trasferimenti straordinari o aperture di credito, né essere rilasciate garanzie, pur con le eccezioni e procedure ivi previste ed appare urgente adottare misure conseguenti.

6.2.4 Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.

Quadrilatero Marche-Umbria S.p.a. (QMU) è una società pubblica di progetto senza scopo di lucro, ai sensi dell'art. 172 del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163, ora abrogato e sostituito dall'art. 193 del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 (il "nuovo codice dei contratti pubblici") e successive modificazioni, che ha per oggetto (quale soggetto attuatore unico) la realizzazione del progetto

pilota (il “progetto”) denominato “Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna”, di cui alle delibere Cipe n. 121 del 2001, n. 93 del 2002 e n. 13 del 2004, infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale, ai sensi della legge obiettivo n. 443 del 2001.

La società è controllata da Anas (quota di partecipazione al capitale sociale pari al 92,38 per cento) ed è partecipata, per il residuo 7,62 per cento da Regione Marche, Sviluppo Umbria (Regione Umbria), Provincia di Macerata e C.c.i.a.a. di Macerata e di Perugia.

La Società è impegnata nella progettazione e realizzazione delle tratte stradali costituenti il sistema di viabilità (o anche “piano delle infrastrutture viarie” o “Piv”) di competenza di Anas e degli enti territoriali interessati. Il Piv si sviluppa principalmente intorno ai due assi principali umbro-marchigiani, l’arteria Foligno-Civitanova Marche della s.s. 77 (il c.d. “*maxilotto 1*”) e la direttrice Perugia-Ancona delle s.s. 318 e 76 (il c.d. “*maxilotto 2*”). Entrambi i *maxilotti* sono stati affidati nel 2006 a contraenti generali.

La società è sottoposta all’attività di direzione e coordinamento di Anas.

Nel 2019, il quadro delle opere del progetto Quadrilatero, previsto dal Cipe con la delibera n. 64 del 1° dicembre 2016 (G.U. 12 maggio 2017 n. 109), ha trovato definizione nell’ambito della delibera Cipe n. 36 del 24 luglio 2019 (G.U. 25 gennaio 2020 n. 20) con cui è stato approvato l’aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2016-2020 Mims-Anas.

Con riferimento al *maxilotto 1*, si segnala in particolare che in data 30 maggio 2019 è stato aperto al traffico il *sublotto 2.5* (SS 3 tratto Anas Pontecentesimo - Foligno) ed al 30 giugno 2020 tutte le tratte, per complessivi 42 km, risultano aperte al traffico.

È tutt’ora in corso il contenzioso instaurato nel 2016 presso il Tribunale delle imprese di Roma da Anas e Qmu nei confronti del contraente generale (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. In sede di comparsa di costituzione e domanda riconvenzionale il cg ha richiesto l’importo complessivo di circa 1.162 milioni a titolo di ristoro degli oneri evidenziati nelle riserve contabili. In data 31 marzo 2020 è stata depositata la relazione definitiva della Ctu, ampiamente favorevole alla parte attrice (Qmu/Anas). L’udienza di prosecuzione del giudizio, che doveva tenersi in data 18 maggio 2020, è stata rinviata a causa dell’emergenza sanitaria da Covid-19.

Per quanto attiene al *maxilotto 2*, i lavori erano stati affidati originariamente nel 2006 all'ATI Consorzio stabile opere tecnologie e sistemi integrati di costruzione, Toto, Consorzio stabile Ergon engineering and contracting - poi Dirpa S.c.a r.l. -, cui è subentrato nel 2016 il nuovo cg, Dirpa 2 S.c.a r.l..

Al 31 dicembre 2019 le tratte del *maxilotto 2* aperte al traffico risultano pari a km. 15,5 su un totale di km. 64 e si rende noto che, nel primo semestre 2020 i lavori, salvo una breve sospensione a causa della pandemia da covid-19, sono proseguiti regolarmente.

Le problematiche di natura finanziaria della Astaldi S.p.a., principale affidatario del cg del *maxilotto 2*, insorte nel secondo semestre 2018, hanno determinato il mancato pagamento di notevoli importi alle imprese sub affidatarie, comportando la sospensione delle attività di Dirpa 2, con conseguenti rilevanti ritardi rispetto agli impegni contrattuali. Nel corso del 2019, grazie ai nuovi finanziamenti ottenuti da Astaldi, Dirpa 2 ha gradualmente ripreso le attività di cantiere.

Per quanto attiene gli altri interventi viari di completamento, Qmu ha dato avvio alle attività progettuali per gli interventi "Intervalliva di Macerata" e "Allaccio della S.S. 77 con la S.S. 16 a Civitanova Marche.

Il bilancio 2019 chiude in pareggio, in ragione della natura stessa della società.

6.2.5 Stretto di Messina S.p.a. - in liquidazione

Come già ampiamente illustrato nelle relazioni relative agli esercizi precedenti, alle quali si rinvia, Stretto di Messina S.p.a. ("SdM") è stata posta in liquidazione per effetto delle disposizioni normative introdotte con l'art. 1 del d.l. n. 187 del 2012 (decaduto per mancata conversione in legge), successivamente confluito nell'art. 34 *decies* del d.l. 18 ottobre 2012 n. 179, convertito con modificazioni in legge 17 dicembre 2012, n. 221.

Nel corso del 2019 e del primo semestre 2020 sono proseguite le attività liquidatorie, nel rispetto delle disposizioni introdotte dalla legge e sulla base delle linee guida emanate congiuntamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con provvedimento del 12 settembre 2013, tenuto conto del "piano di liquidazione", concernente anche i criteri di svolgimento della liquidazione ai sensi dell'art. 2487, co. 1, lettera c) del c.c., approvato dall'assemblea straordinaria degli azionisti in data 12 novembre 2013.

In continuità con le valutazioni ed i criteri utilizzati per l'elaborazione dei precedenti bilanci intermedi di liquidazione e, ancora prima, del bilancio chiuso al 31 dicembre 2012, nonché del rendiconto sulla gestione ex art. 2487 bis c.c. alla data del 14 maggio 2013, la società ritiene pienamente realizzabile il valore dei cespiti capitalizzati relativi all'Investimento principale, per l'insorgere in capo alla stessa SdM di un diritto all'indennizzo a seguito della caducazione *ex lege* del rapporto concessorio, corrispondente al pregiudizio scaturente dalla mancata realizzazione dell'opera, quantificabile nell'importo delle spese per prestazioni progettuali eseguite (312,4 mln), incrementato del 10 per cento, per l'importo complessivo di 325,8 mln, decurtato dei contributi già acquisiti.

Tale importo, che la società ha richiesto al Mef ed al Mims, andrà adeguato in relazione alle successive spese che essa dovrà sostenere in conseguenza della intervenuta caducazione del rapporto di concessione, a titolo di indennizzo o risarcimento.

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

Si ricorda in breve che sia il cg Eurolink S.c.p.A. (affidatario per le attività di progettazione e costruzione dell'opera) che il PMC Parsons *TransPortation Group Inc.* (affidatario per i servizi di *Project Management Consulting*) hanno chiamato in causa la società, il Mims e la Presidenza del Consiglio dei ministri dinanzi al Tribunale civile di Roma.

In particolare, il *general contractor* 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 (oltre rivalutazione e interessi).

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 appello.

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

A tale riguardo la Corte costituzionale, con sentenza pubblicata in data 11 dicembre 2019, ha dichiarato inammissibile la questione di legittimità costituzionale, accogliendo pienamente le linee difensive della Società e ritenendo erronee le valutazioni svolte dal tribunale nell'ordinanza di rimessione. La domanda di liquidazione dell'indennizzo formulata da Parsons e accolta dal tribunale, dovrà quindi essere quantificata secondo i criteri previsti dalla legge, dichiarata non illegittima dalla Corte costituzionale. Di conseguenza, l'istruttoria sulle prestazioni previste ed eseguite da Parsons, cui va aggiunto il 10 per cento dell'importo risultante, dovrà essere effettuata da SdM e poi sottoposta al Mims, secondo la procedura disciplinata dalla legge.

In continuità con gli esercizi precedenti, la Società, anche nel periodo di riferimento ha posto in essere ulteriori diminuzioni di spesa, tenendo conto delle attività da portare a termine. In particolare, il Commissario liquidatore a decorrere dal 1° aprile 2020 ha ridotto il proprio compenso annuo di euro 20 mgl, rinunciando, con pari data, alla parte variabile dello stesso.

6.2.6 Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus s.p.a.

La controllata Società italiana traforo autostradale del Frejus 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.

Sitaf controlla le seguenti società, detenendone il 100 per cento del capitale sociale:

- Sitalfa s.p.a., lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture stradali;
- Tecnositaf s.p.a., servizi ingegneria integrata per infrastrutture stradali (cha a sua volta controlla la Tecnositaf Russia LLC);
- Ok-Gol s.r.l., servizi di assistenza all'utenza;
- Musinet *Engineering* s.p.a., attività di progettazione, direzione lavori, assistenza tecnica in generale in relazione a lavori per infrastrutture stradali.

Sitaf detiene inoltre il 50 per cento del capitale sociale di Transenergia s.r.l., società costituita per costruire ed esercire la linea privata di interconnessione a corrente continua ad altissima tensione HvdC Italia-Francia ed opere accessorie, lungo l'asse autostradale del Fréjus. L'iniziativa ha subito nel tempo successive variazioni di assetto e di prospettive, fino alla costituzione di una società di scopo partecipata da Terna, Terna Rete Italia e Transenergia denominata "Terna *Interconnector*". Quest'ultima, a sua volta, ha costituito una terza società denominata "Piemonte - Savoia", alla quale, nel corso del 2016, è stata volturata l'autorizzazione ottenuta a suo tempo da Transenergia.

A decorrere dal 17 dicembre 2014 Anas è stata azionista di maggioranza assoluta di Sitaf, detenendone il 51,09 per cento del capitale sociale, senza esercitare i poteri di direzione e coordinamento di cui all'art. 2497 del c.c.

La partecipazione azionaria di Anas, a far data dal 17 dicembre 2014, ha incluso anche le partecipazioni acquisite rispettivamente dalla Provincia di Torino (ora Città Metropolitana di Torino) e da F.c.t. *holding* s.p.a. (a socio unico Comune di Torino), di seguito per brevità gli "enti locali", pari complessivamente al 19,347 per cento del capitale sociale di Sitaf.

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

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

In data 23 luglio 2020, nell'ambito dell'apertura delle buste della richiamata procedura ad evidenza pubblica, Anas non è risultata aggiudicataria della gara indetta dagli enti locali per la dismissione delle partecipazioni in Sitaf.

Al fine di verificare la legittimità dello svolgimento della procedura di asta pubblica, Anas ha presentato una prima istanza di accesso agli atti della gara l'11 settembre 2020, alla quale Fct ha risposto il 28 ottobre 2020. Con tale nota Fct ha trasmesso ad Anas la determinazione 9 ottobre 2020 con la quale l'Amministratore unico e responsabile unico del procedimento ha deliberato di *"procedere alla stipula del contratto di compravendita delle azioni, secondo quanto stabilito al punto 3 della Lettera di invito a presentare offerta"*.

L'esame della documentazione estesa ha fatto emergere alcuni profili di contestabilità della procedura, motivo per cui Anas ha proposto ricorso dinanzi al Tar del Piemonte per l'impugnazione degli esiti dell'asta pubblica n.1/220 e la caducazione del contratto di cessione delle azioni da Fct holding e del Comune di Torino medio tempore stipulato con Astm. Il ricorso (notificato il 25 novembre 2020) è stato iscritto a ruolo il 3 dicembre 2020 ed il Tar del Piemonte ha fissato l'udienza di merito per il 23 giugno 2021.

Ad oggi si rileva che per Sitaf, inserita nell'elenco Istat, l'attuale assetto societario appare in contrasto con le norme statutarie e con la natura strategica della società medesima, con la maggioranza delle azioni in mano ai privati.

6.3 Le società collegate

Con riguardo all'assetto relativo alle altre società partecipate non in regime di controllo, al 31 dicembre 2019 risultano direttamente collegate ad Anas le quattro società miste regionali, costituite in via paritetica da Anas e dalle rispettive regioni (Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrada del Molise s.p.a. in liquidazione, Concessioni autostradali lombarde s.p.a., Concessioni Autostradali Venete s.p.a.), nonché le società concessionarie Autostrada Asti-Cuneo s.p.a. e Società Italiana per il Traforo del Monte bianco s.p.a..

Quanto ai fatti gestionali di maggior rilievo concernenti le suddette società, merita di essere evidenziato quanto segue con riguardo, esclusivamente, ad Autostrade del Molise s.p.a. e Autostrade del Lazio s.p.a.

6.3.1 Autostrade del Lazio s.p.a.

Autostrade del Lazio s.p.A., società a partecipazione paritetica tra Anas e la Regione Lazio, ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti per l'affidamento della concessione, nonché l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore trasferiti dai soci per la realizzazione del progetto integrato Corridoio Intermodale Roma-Latina e Collegamento Cisterna-Valmontone (l'"intervento"), nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario della regione Lazio.

Come noto le procedure di gara per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell'intervento si sono concluse nel corso dell'esercizio 2016 con l'aggiudicazione definitiva in favore del Consorzio stabile Sis, risultato primo in graduatoria. Avverso la determinazione di aggiudicazione definitiva il Rti Salini, risultato secondo in graduatoria, ha promosso contenzioso innanzi, prima, al Tar e, successivamente, al Consiglio di Stato.

Da ultimo, con sentenza n. 5374 del 13 settembre 2018, il Consiglio di Stato, pur evidenziando che l'offerta del Consorzio Sis era conforme alla legge di gara, ha accolto le censure del Rti Salini, "concernenti la formula matematica prevista dalla lettera di invito per la valutazione delle offerte relativamente all'utilizzo del contributo pubblico, e di contraddittorietà in atti nell'operato dell'amministrazione, nella parte in cui, pur a fronte di notevoli perplessità emerse in ordine alla convenienza dell'offerta del Consorzio Sis, Autostrade del Lazio ha nondimeno aggiudicato a questa la gara" e, conseguentemente, ha annullato "in parte *qua* [...] la lettera di invito", invitando Adl a rinnovare la gara a partire da tale segmento risultato illegittimo. Adl ha quindi proposto ricorso innanzi a Consiglio di Stato per l'ottemperanza della richiamata sentenza. Il giudizio è stato definito con la sentenza n. 8.698 del 23 dicembre 2019, con cui il Consiglio di Stato ha reso i chiarimenti richiesti per l'ottemperanza della sentenza n. 5.374 del 2018, puntualizzando la necessità di disporre il rinnovo della gara a partire dalla modifica della lettera di invito, con riferimento alla formula relativa al parametro 7, che tenga conto delle indicazioni risultanti dalla motivazione della sentenza.

Il Consorzio stabile Sis ha proposto ricorso dinanzi alla Corte di Cassazione per motivi inerenti alla giurisdizione ex art.111 comma 8 della Costituzione avverso entrambe le predette sentenze del Consiglio di Stato, la n. 5.374 del 2018 e la n.8.698 del 2019, resa in sede di ottemperanza della prima. In data 9 marzo 2020, il primo dei due ricorsi (quello avverso la sentenza del

Consiglio di Stato n. 5.374 del 2018) è stato definito dalla Suprema Corte con l'ordinanza n. 6.691 del 2020, che lo ha dichiarato inammissibile, risolvendosi con una statuizione che, verosimilmente, travolgerà anche il secondo, quello avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 8.696 del 2019, per il quale si è in attesa di fissazione dell'udienza. In tale contesto la Società, considerate la complessità della questione e le notevoli difficoltà insite in una corretta interpretazione e conseguente esecuzione del giudicato, ha avviato un'intensa interlocuzione con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con i soci. Nelle more della conclusione delle valutazioni in corso, il Mims con lettera del 26 febbraio 2020 ha confermato la necessità di predisporre la nuova lettera di invito in vista di riavviare l'iter di gara in attuazione alle disposizioni del Consiglio di Stato.

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

6.3.2 Autostrada del Molise s.p.a. - in liquidazione

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

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

Il venir meno della disponibilità della quota di finanziamento pubblico già assegnato per la realizzazione dell'opera unitamente all'assenza di riscontri alle varie richieste di chiarimenti avanzate dalla Società al Mims relativamente alle determinazioni conseguenti alla mancata approvazione da parte del Cipe della proposta presentata dal promotore, già nel 2015 aveva

indotto la Società a revocare la procedura. Il provvedimento era stato poi sospeso in via cautelare dalla stessa Società. Successivamente, in adempimento alle disposizioni introdotte dal d.lgs. n. 50 del 2016, la Società aveva proceduto a valutare nuovamente la fattibilità economica e finanziaria della proposta del promotore, al fine di aggiornare la valutazione dell'interesse pubblico sotteso all'iniziativa. L'esito negativo delle analisi e delle valutazioni svolte aveva obbligato la Società a disporre la revoca definitiva della procedura.

In conseguenza della constatata impossibilità di realizzare l'oggetto societario, la Società aveva inoltre avviato le procedure per lo scioglimento della Società. Nel marzo 2018, alla luce della situazione di stallo venutasi a creare in ambito assembleare e della conseguente situazione di incertezza, il Consiglio di amministrazione, ha deliberato di accertare, ai sensi dell'art. 2485, 1° comma, del c.c., l'avvenuto verificarsi della causa di scioglimento prevista dal n. 2 (sopravvenuta impossibilità di conseguire l'oggetto sociale) e dal n. 3 (impossibilità di funzionamento dell'assemblea) del 1° comma dell'art. 2484 del c.c., nonché, su impulso del Collegio sindacale, di presentare l'istanza ex art. 2487, 2° comma, c.c. al Tribunale di Campobasso volta a conseguire la nomina del liquidatore della Società. In data 20 giugno 2018 il Tribunale di Campobasso ha nominato il liquidatore. Il decreto di nomina è stato pubblicato presso il registro delle imprese in data 2 luglio 2018. Le attività liquidatorie, relative principalmente alla gestione dei contenziosi in essere tra la società ed il promotore, si sono sostanzialmente concluse nel corso del 2019, con la chiusura del contenzioso contro il promotore.

In data 24 giugno 2020 l'assemblea degli azionisti ha provveduto ad approvare il secondo bilancio intermedio di liquidazione al 31 dicembre 2019, chiuso in pareggio.

7. IL BILANCIO DI ESERCIZIO

L'assemblea ordinaria degli azionisti di Anas s.p.a. del 30 aprile 2020 ha deliberato, con il voto favorevole dell'azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a., di approvare il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019, predisposto in conformità agli *International financial reporting standards*, emanati dall'*International accounting standards board*, adottati dall'Unione europea.

La società ha optato per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'Ifrs 10.

Il bilancio consolidato è redatto da Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a., da cui Anas è direttamente controllata.

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 esplicative così come attestato dalla società di revisione contabile. Lo stesso è, altresì, corredato dalla relazione sulla gestione degli amministratori, nonché dall'attestazione congiunta dell'Amministratore delegato e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'art. 24.6 dello statuto sociale.

7.1 Principi contabili di nuova applicazione: IFRS 16 - Leases

Il 13 gennaio 2016 lo Iasb ha pubblicato il nuovo standard Ifrs 16 *Leases*, che è stato adottato dall'Unione europea con il regolamento n. 1986 del 31 ottobre 2017. L'Ifrs 16 sostituisce il principio Ias 17 *Leases*. Il principio fornisce una nuova definizione di *lease* ed introduce un criterio basato sul controllo per distinguere i contratti di *lease* dai contratti per la fornitura di servizi. In particolare, per determinare se un contratto rappresenti o meno un *leasing*, l'Ifrs 16 richiede di verificare se il locatario abbia o meno il diritto di controllare l'utilizzo di una determinata attività per un determinato periodo di tempo. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente e in tema di rilevazione contabile prevede un unico modello di rilevazione per il locatario (*lessee*) richiedendo, quale regola generale, la rilevazione tra le attività del diritto d'utilizzo del bene (*right-of-use asset o RoU*) e al passivo patrimoniale la passività finanziaria (*lease liability*), che rappresenta l'obbligazione a pagare la quota capitale dei canoni di *leasing*. Non sono, invece,

particolarmente rilevanti le modifiche introdotte dal nuovo principio contabile con riferimento al bilancio del locatore (*lessor*). Anas, unitamente alle società del gruppo FS hanno completato il progetto di *assessment* preliminare dei potenziali impatti rivenienti dall'applicazione del nuovo principio alla data di transizione (1° gennaio 2019). Tale processo si è declinato in diverse fasi, tra cui la mappatura dei contratti potenzialmente idonei a contenere un *lease* e l'analisi degli stessi al fine di comprenderne le principali clausole rilevanti ai fini dell'Ifrs 16. In fase di applicazione iniziale dell'Ifrs 16, la società ha rilevato attività per il diritto di utilizzo (classificate nella voce 'immobili, impianti e macchinari' in funzione della natura del bene oggetto di locazione) e passività del *leasing* (classificate nelle voci 'passività correnti e non correnti'), pari a 15.169 mgl.

La tabella seguente riporta gli impatti dell'adozione del principio sulla situazione patrimoniale e finanziaria della Società alla data di transizione:

Tabella 25 - Impatti Ifrs 16 sulla situazione patrimoniale e finanziaria di Anas

(valori in migliaia di euro)

	Impatti all'01.01.2019
ATTIVITA'	
Diritto d'uso fabbricati	11.879
Diritto d'uso impianti e macchinari	-
Diritto d'uso altri beni	3.290
TOTALE	15.169
PASSIVITA'	
Passività finanziarie del leasing (non correnti)	9.150
Passività finanziarie del leasing (correnti)	6.019
TOTALE	15.169
PATRIMONIO NETTO	-
Utili (perdite) a nuovo	-

Fonte: ANAS

La tabella seguente riporta invece gli impatti dell'adozione del principio sul conto economico 2019:

Tabella 26 - Impatti Ifrs 16 sul conto economico di Anas

(valori in migliaia di euro)

	Impatti sul conto economico
Storno canoni <i>leasing</i>	6.046
Rilevazione ammortamento dei diritti d'uso	5.691
Impatto sull'EBIT	355
Rilevazione maggiori interessi passivi	157
Impatto sull'Utile Netto	198

Fonte: ANAS

7.2 Lo stato patrimoniale

Di seguito si riportano le risultanze più significative dello stato patrimoniale.

Tabella 27 – Stato patrimoniale

valori in unità di euro

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Immobili, impianti e macchinari	372.109.110	374.194.254	(2.085.144)
Attività immateriali	1.509.482.398	1.619.134.788	(109.652.391)
Attività per imposte anticipate	220.728.044	239.323.747	(18.595.703)
Partecipazioni	559.445.289	860.280.080	(300.834.791)
Diritti concessori finanziari non correnti	1.695.692.042	1.917.432.646	(221.740.604)
Altre attività finanziarie non correnti	541.840.683	489.844.762	51.995.921
Altre attività non correnti	1.153.921.689	1.085.698.176	68.223.514
Crediti tributari	14.275.974	17.916.589	(3.640.615)
Totale attività non correnti	6.067.495.227	6.603.825.041	(536.329.814)
Rimanenze	9.927.365	9.334.302	593.062
Attività per lavori in corso su ordinazione	98.034.720	91.041.637	6.993.083
Crediti commerciali correnti	254.978.905	219.226.299	35.752.606
Diritti concessori finanziari correnti	1.549.449.267	1.220.398.881	329.050.386
Altre attività finanziarie correnti	93.178.600	182.465.733	(89.287.133)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	268.426.249	238.130.911	30.295.338
Altre attività correnti	480.057.489	471.547.283	8.510.206
Totale attività correnti	2.754.052.596	2.432.145.047	321.907.548
Attività non correnti destinate alla vendita	236.067.782	-	236.067.782
Totale attività	9.057.615.605	9.035.970.089	21.645.516
Capitale sociale	2.269.892.000	2.269.892.000	-
Riserve	488.951.102	672.882.951	(183.931.848)
Riserve di rivalutazione	(1.618.979)	(184.559.582)	182.940.604
Utili (Perdite) portati a nuovo	(74.876.986)	(74.876.986)	-
Utile (Perdite) d'esercizio	(71.136.509)	2.040.710	(73.177.219)
Totale patrimonio netto	2.611.210.628	2.685.379.092	(74.168.464)
Finanziamenti a medio/lungo termine	50.070.569	-	50.070.569
TFR e altri benefici ai dipendenti	28.645.696	28.203.726	441.971
Fondi rischi e oneri	1.582.672.312	1.593.806.769	(11.134.458)
Passività per imposte differite	220.728.043	239.323.747	(18.595.703)
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.128.766.036	982.417.122	146.348.914
Altre passività finanziarie non correnti	767.982.005	835.846.601	(67.864.596)
Totale passività non correnti	3.778.864.662	3.679.597.965	99.266.697
Finanziamenti a breve termine e quota corrente	445.611.332	625.446.997	(179.835.665)
Debiti commerciali correnti	1.307.121.755	1.211.487.465	95.634.290
Acconti per opere da realizzare correnti	196.626.747	142.213.208	54.413.539
Altre passività finanziarie correnti	9.327.342	4.702.500	4.624.842
Altre passività correnti	708.853.139	687.142.861	21.710.279
Totale passività correnti	2.667.540.315	2.670.993.030	(3.452.716)
Totale passività	6.446.404.977	6.350.590.995	95.813.981
Totale patrimonio netto e passività	9.057.615.605	9.035.970.089	21.645.516

Fonte: ANAS

Con riguardo alle poste dell'attivo, i dati finali evidenziano:

- un decremento della voce 'immobili, impianti e macchinari' (372,109 mln a fronte dei 374,194 mln dell'esercizio precedente)
- un decremento della voce 'attività immateriali' (1,509 mld) rispetto all'esercizio precedente (1,619 mld) e riconducibile essenzialmente alla quota annua di ammortamento della concessione pari a 99,375 mln. Come già ampiamente discusso nei precedenti referti, la concessione viene ammortizzata sulla base della durata della convenzione di concessione che ha come scadenza il 2032 ed al 31 dicembre 2019 è stata oggetto di verifica, dal cui esito non sono emerse perdite durevoli di valore da riflettere in bilancio. Al netto del fondo di ammortamento (298,303 mln) la concessione ha il valore di 1,291 mld.
- che la voce 'partecipazioni' (559,445 mln euro al 31 dicembre 2019) rileva una consistente variazione in diminuzione pari a 300,835 mln rispetto all'esercizio precedente dovuta alla:
 - 259,100 mln euro, nelle 'attività non correnti destinate alla vendita';
 - svalutazione della partecipazione di Anas international enterprise s.p.a. per 33,087 mln, mediante la riclassifica, per una più corretta rappresentazione contabile, del fondo oneri su partecipazione, appostato nell'esercizio precedente ed integrato con un ulteriore stanziamento nel corso del 2019;
 - svalutazione della partecipazione della società Traforo del Monte Bianco s.p.a. per 8,898 mln, mediante la riclassifica, per una corretta rappresentazione contabile, del fondo oneri su partecipazione appostato nell'esercizio precedente a seguito del contenzioso instauratosi in merito alla distribuzione dei 'superbenefici';
 - svalutazione effettuata sul valore della partecipazione di Autostrade del Molise s.p.a. in liquidazione al fine di adeguare il valore di carico della partecipazione al relativo patrimonio netto contabile pari a 211 mgl;
 - rivalutazione per 461 mgl della partecipazione posseduta in Stretto di Messina S.p.a. in liquidazione al fine di adeguare il valore di carico superiore alla corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza della Società;
- un incremento complessivo di 107 mln dei 'diritti concessori finanziari' (3,245 mld euro al 31 dicembre 2019 di cui 1,549 mld di natura corrente), che rappresentano l'ammontare

della produzione realizzata da Anas su strade in concessione in attesa di essere rimborsata dai ministeri o enti di riferimento¹⁹. La variazione è principalmente imputabile all'incremento dei crediti esigibili generato dalla produzione di periodo (1,105 mld) e al decremento determinato dagli incassi dell'esercizio (936,083 mln). I diritti concessori finanziari sono oggetto di attualizzazione al tasso del 3 per cento, che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro per Anas. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo. Sono inoltre esposti, al 31 dicembre 2019, al netto del fondo Ifrs 9, pari a 89,307 mln;

- un incremento della voce 'altre attività finanziarie' (635,019 mln al 31 dicembre 2019 di cui 541,841 mln di natura non corrente) la quale accoglie principalmente il credito verso la società Strada dei Parchi (670,979 mln, di cui 55,859 mln a breve pari al valore della rata 2019 che è stata fatturata nei primi mesi del 2020). In merito a tale voce si evince, un decremento di 3,819 mln (effetto netto fra il decremento della quota a breve termine di 67,057 mln e l'incremento della quota a lungo termine di 63,238 mln) a seguito dell'emendamento previsto all'art. 9-tricies semel del d.l. n. 123 del 2019, che ha determinato il posticipo della scadenza delle rate 2017 e 2018 e la rilevazione di maggiori oneri finanziari derivanti dall'attualizzazione dei crediti differiti pari a circa 34,149 mln. La voce è esposta al netto del fondo svalutazione crediti, pari a 91,629 mln, che si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi. L'adeguamento dei flussi finanziari, a seguito dell'intervento normativo ha determinato anche un adeguamento del fondo svalutazione crediti di 6,152 mln;
- un aumento della voce "altre attività" (1,633 miliardi di euro al 31 dicembre 2019 di cui 1,153 miliardi di euro di natura non corrente). La voce "altre attività non correnti" si riferisce esclusivamente alle attività per la copertura di contenziosi lavori probabili riferiti ad interventi finanziati con la modalità del contributo per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio extra costi rimane fuori dal perimetro di

¹⁹ In particolare 975,942 mln euro si riferiscono a interventi finanziati da convenzioni stipulate con regioni ed enti locali, 744,444 mln a interventi disciplinati dai contratti di programma a partire dal 2007 al cdp 2016-2020, 561,807 mln ad interventi previsti dai contributi pluriennali, delibere Cipe e fondi sviluppo e coesione, 97,916 mln a progetti comunitari, 108,912 mln ad interventi rientranti nei 3 programmi ponti e viadotti e sblocca Italia, 110,632 mln ad opere finanziate da mutui a carico del ministero, 381,596 mln ad interventi finanziati dai fondi sisma e dal fondo infrastrutture, 99,945 ad interventi finanziati con i fondi piano per il sud e 112,785 mln sono relativi alla commessa Quadrilatero.

competenza Anas. L'incremento di tale credito, pari a 68,296 mln 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 delle concessionarie per i crediti dell'ex fondo centrale di garanzia. L'aumento della voce "altre attività correnti" al lordo del fondo svalutazione invece, pari a 6,163 mln, è principalmente imputabile all'effetto combinato dell'incremento degli anticipi garantiti e ad enti vari per 63,830 mln, a fronte di nuovi lavori iniziati nel 2019, controbilanciato dal decremento degli altri crediti tributari per 89,358 mln, derivante dalla riduzione del credito iva, per effetto dell'applicazione della norma sullo *split payment*. Il fondo svalutazione crediti, pari a 16,901 mln, si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore della voce altri crediti;

- un incremento di 35,753 mln dei crediti commerciali²⁰ (che, pari a 254,979 mln al netto del fondo svalutazione crediti, al 31 dicembre 2019, non presentano saldi a medio/lungo termine, ma sono composti da sole voci correnti). Tale incremento, è determinato principalmente dai seguenti fattori:
- incremento dei crediti ordinari per 29,882 mln correlato principalmente all'aumento dei crediti per fatture emesse e da emettere per 32,381 mln e alla riduzione degli anticipi a fornitori per lavori per 2,859 mln;
- decremento dei crediti verso società del gruppo per 1,194 mln, imputabile principalmente all'effetto combinato del decremento dei crediti verso la società controllata Quadrilatero Marche Umbria Spa e all'incremento dei crediti verso la società collegata Cav-Concessioni Autostradali Venete spa;
- incremento degli 'altri crediti' per 836 mgl relativi a crediti da regolarizzare;
- che la voce 'attività non correnti possedute per la vendita' è pari a 236,068 mln al 31 dicembre 2019. Tale posta accoglie la riclassifica della quota detenuta nel capitale sociale di Sitaf (51,09 per cento) a seguito delle sentenze pubblicate il 28 ottobre 2019 n. 7.392 e n. 7.393 e della previsione della dismissione del 19,34 per cento della partecipazione (ad oggi dismessa). Il saldo della voce (al netto della svalutazione) è pari a 236,068 mln, e risulta composto da 75,079 mln, corrispondente alle quote originariamente detenute

²⁰ Tale voce si incrementa per 29,525 mln al lordo del Fondo svalutazione IFRS9 che presenta una variazione positiva per 6,228 mln.

dalla Provincia di Torino (8,69 per cento) e Città Metropolitana di Torino (10,65 per cento), che secondo quanto previsto dalle sentenze del Consiglio di Stato dovevano essere restituite dall'Anas s.p.a. (quote ad oggi restituite), e da 160,989 mln per la quota di partecipazione di Sitaf di cui Anas è sempre stata proprietaria, pari al 31,74 per cento.

Con riguardo, invece, alle poste del passivo merita di essere segnalato:

- che il 'patrimonio netto', pari a 2,611 miliardi di euro al 31 dicembre 2019, evidenzia, nel corso dell'anno in esame un peggioramento rispetto all'anno precedente di 74 milioni di euro. Tale riduzione è prevalentemente imputabile alla perdita di esercizio.
- che la voce 'finanziamenti' (pari a 495,682 mln al 31 dicembre 2019 di cui 445,611 mln in natura corrente) accoglie il debito verso gli istituti di credito e presenta una riduzione, pari a 129,765 mln, rispetto al precedente esercizio prevalentemente imputabile al decremento degli scoperti di conto corrente per 193,823 mln e la sottoscrizione in data 22 febbraio 2019 di un nuovo contratto di finanziamento quinquennale, inerente il valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione vigente con Tunnel Gest s.p.a.
- che il 'fondo rischi' pari a 1,582 miliardi di euro si compone come di seguito illustrato:
- Il "fondo rischi per strade in concessione lavori", pari a 1,110 mln, che a sua volta comprende tutti gli accantonamenti per contenziosi relativi ai lavori su strade classificate come statali o autostrade in concessione. Gli utilizzi dell'esercizio sono stati pari a 101,079 mln. La nuova stima del fondo ha presentato una variazione in aumento per 133,556 mln in conseguenza dell'accantonamento prevalentemente attribuibile alla notifica nel 2019 di un contenzioso giudiziale promosso da un contraente generale. Tale accantonamento trova la corrispondente contropartita nelle altre attività per la relativa copertura di tale onere.
- Il 'fondo rischi per contenzioso', pari a 473,036 mln, che accoglie tutti gli accantonamenti non rientranti nella precedente categoria. Il fondo presenta un saldo in linea con il precedente esercizio prevalentemente determinato dall'effetto netto di: utilizzi nell'esercizio pari a 26,810 mln che hanno interessato principalmente il pagamento degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione, responsabilità civile senza copertura assicurativa, il contenzioso lavori su strade non in concessione, il contenzioso lavori M.O. ed il contenzioso giuslavoristico; - variazione netta in decremento pari a 18,322 mln in conseguenza l'aggiornamento di stima effettuato sul

contenzioso verso società concessionarie, sul contenzioso lavori afferente alla manutenzione ordinaria ed al fondo oneri per bonifica ambientale; - accantonamento di periodo pari a 45,225 mln prevalentemente afferente a maggiori oneri per interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione, nuove onerosità potenzialmente stimate sul contenzioso responsabilità civile e sul contenzioso giuslavoristico, rilevazione dell'accantonamento a fondo rischi vertenze potenziali effettuato a fronte del provento da consolidamento di Sitaf s.p.a., pari a 10,357 mln, nelle more dell'esperimento della formale procedura di interpello ai sensi dell'art. 11, comma 1, lettera a) della legge 27 luglio 2000, n. 212. Risulta completamente utilizzato nell'esercizio il "fondo oneri su partecipazioni" ed il "fondo di ristrutturazione aziendale", a seguito delle adesioni al piano di incentivo all'esodo avvenute nel corso del 2019 da parte del personale dipendente e dirigente.

- che gli 'acconti per opere da realizzare' hanno subito una variazione in aumento di 200.762 mln euro dovuta principalmente all'incremento per la riclassifica di opere totalmente finanziate al 31 dicembre 2018 di cui risulta avviato l'iter di programmazione nel 2019 e ai nuovi acconti generati nel periodo. Come già esplicitato nello scorso referto, tale voce si riferisce alla quota di contributi già incassata da Anas a fronte di lavori ancora da eseguire.
- che la voce 'altre passività finanziarie' (pari a 777,309 mln euro al 31 dicembre 2019 di cui 9,327 mln euro correnti) si riferisce alla quota residua del debito verso Cav per contributi pluriennali (8,998 mln), al valore degli acconti incassati da Anas per opere non ancora realizzate (758,963 mln euro) per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione, ed alle passività finanziarie derivanti dall'applicazione dell'Ifrs 16 (9,349 mln). Nel corso dell'esercizio si evidenzia un decremento di 63.240 mila euro rispetto all'esercizio precedente.
- che i 'debiti commerciali correnti' sono pari a 1,307 mld al 31 dicembre 2019 e si riferiscono prevalentemente ai debiti verso fornitori per 1,185 mld e a debiti verso società del gruppo per 121,277 mln.
- le 'altre passività correnti' (pari a 708,853 mln) si riferiscono prevalentemente ai debiti per contributi a favore delle società concessionarie autostradali (413,220 mln ad anticipi percepiti a fronte delle opere da realizzare (75,363 mln).

- In conclusione, le variazioni sopraindicate determinano per l'esercizio in esame un incremento del passivo patrimoniale di 21.645.518 euro rispetto al 2018 attribuibili per milioni di euro 74.168.464 alla diminuzione del patrimonio netto e per 95.813.982 milioni di euro al totale delle passività.

7.3 Il Conto economico

Nella tabella che segue è esposto il conto economico della Società alla chiusura dell'esercizio in esame, a confronto con i dati relativi all'esercizio 2018.

Tabella 28 - Conto economico

<i>valori in unità di euro</i>	Periodo chiuso al		
	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.129.761.443	2.012.457.799	117.303.644
Altri ricavi	33.704.717	34.054.339	(349.622)
Totale ricavi e proventi	2.163.466.161	2.046.512.139	116.954.022
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	(11.132.631)	(10.988.968)	(143.663)
Costi per servizi	(1.581.686.263)	(1.450.692.207)	(130.994.056)
Costi del personale	(422.642.267)	(399.586.646)	(23.055.621)
Costi per godimenti di beni terzi	(4.422.464)	(11.844.098)	7.421.634
Altri costi operativi	(15.513.988)	(15.636.709)	122.721
Totale costi	(2.035.397.613)	(1.888.748.627)	(146.648.986)
Ammortamenti	(163.306.323)	(155.495.792)	(7.810.531)
Svalutazione e perdite (riprese) di valore	9.976.164	(14.450.068)	24.426.232
Accantonamento per rischi e oneri	-	538.492	(538.492)
Risultato operativo	(25.261.611)	(11.643.857)	(13.617.755)
Proventi da partecipazioni	3.947.405	3.795.042	152.363
Altri proventi finanziari	39.110.602	46.077.480	(6.966.878)
Oneri su partecipazioni	(30.703.456)	(40.999.249)	10.295.793
Altri oneri finanziari	(58.442.634)	(5.548.117)	(52.894.517)
Totale proventi e oneri finanziari	(46.088.082)	3.325.156	(49.413.238)
Risultato prima delle imposte	(71.349.693)	(8.318.701)	(63.030.992)
Imposte sul reddito	10.580.622	10.359.411	221.211
Accantonamento a Fondo Rischi	(10.367.438)	-	(10.367.438)
Totale Imposte	213.184	10.359.411	(10.146.227)
Risultato delle attività in continuità	(71.136.509)	2.040.710	(73.177.219)
Risult.di periodo att. destinate alla vendita	-	-	-
Risultato del periodo	(71.136.509)	2.040.710	(73.177.219)

Fonte: ANAS

La gestione economica della società relativa al 2019 si è chiusa con una perdita di 71.136.509 euro, riferibile all'aumento dei costi ed al risultato negativo della gestione finanziaria, che

l'Assemblea, in conformità alla proposta del Consiglio di amministrazione, ha deliberato di portare a nuovo.

Come si desume dal prospetto sopraindicato, la gestione operativa²¹, evidenzia un peggioramento del saldo rispetto all'anno precedente, che, pur restando positivo per 128,07 mln, risulta eroso dagli ammortamenti e svalutazioni per un valore netto di - 153,33 mln ²², facendo registrare così un Ebit²³ negativo di 25,26 milioni di euro ²⁴. A tale risultato operativo si aggiunge una gestione finanziaria negativa pari a - 46,08 milioni di euro dovuta principalmente all'effetto combinato tra:

- -89 milioni di euro di oneri finanziari riferiti principalmente all'attualizzazione delle rate 2017 e 2018 del canone di Strada dei Parchi, alla svalutazione della quota azionaria di Sitaf ed all'accantonamento a fondo rischi per interessi;
- +43 milioni di euro di proventi finanziari riferiti principalmente agli interessi attivi relativi alla rata della concessionaria Strada dei Parchi, al dividendo della società Stmb ed agli interessi attivi.

Pertanto, ed in ultimo, per effetto anche della gestione tributaria, si registra la perdita inizialmente indicata di euro 71.136.509.

Di seguito si riportano nel dettaglio i principali risultati del conto economico rappresentati da:

- ricavi delle vendite e prestazioni, pari a 2,129 mld (in aumento di 117,304 mln rispetto al 2018), di cui: 1,358 mld per servizi di costruzione sulla rete in gestione ad Anas, che rappresentano la quota di costi di costruzione sostenuti sulla rete stradale e autostradale in gestione nell'esercizio 2019; 741,854 mld per corrispettivi di servizio e concessionari; 29,877 mln per altri ricavi da contratti con cliente quali pubblicità, trasporti eccezionali, ecc.
- altri ricavi, pari a 33,705 mln e tendenzialmente in linea rispetto al 2018. La voce accoglie componenti economiche non direttamente afferenti all'attività caratteristica della Società, ma accessorie alla stessa.
- costi operativi, pari a 2,035 mld, che risultano in aumento rispetto al 2018 di 146,649 mln. La voce maggiormente significativa è "costi per servizi", pari a 1,581 mld, che accoglie: a)

²¹ Per gestione operativa o caratteristica si intende la gestione legata al *business* societario.

²² Riferibili principalmente per 99 mln alla voce 'concessione'.

²³ *Earnings before interest and taxes*. L'Ebit è calcolato sommando algebricamente all'Ebitda (che rappresenta la gestione operativa e rappresenta la differenza tra i ricavi operativi ed i costi operativi) gli ammortamenti, le svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli accantonamenti.

²⁴ La differenza tra il Risultato operativo del 2019 e l'Ebit del 2018 è pari a - 13,62 mln..

costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale in gestione, pari a 1,250 mld, che registra un incremento dovuto all'effetto netto dei minori lavori di manutenzione straordinaria e nuove opere effettuati nell'esercizio su strade in gestione, pari a 57,844 mln, del maggior accantonamento al fondo rischi lavori per 133,457 mln e dei minori oneri, pari a 21,749 mln, derivanti dell'attualizzazione; b) manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas, che presenta un consuntivo di 238,074 mln, e comprende i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture stradali e autostradali nella loro normale funzionalità, quali manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, interventi di sicurezza e pulizia, manutenzione della pavimentazione, sgombero neve, questi ultimi appaltati all'esterno (l'andamento crescente di tale tipologia di costi deriva dalle politiche aziendali volte al sostenimento delle attività manutentive ordinarie); c) lavori per opere sulla rete regionale pari a 16,228 mln; d) oneri del contenzioso, paria a 13,284 mln, accoglie le spese legali, gli oneri per contenzioso non coperti dal fondo.

- svalutazione e perdite di valore, pari a positivi 9,976 mln principalmente imputabile al rilascio del fondo Ifrs 9 per le voci crediti commerciali e infragruppo, diritti finanziari concessori ed altre attività.
- altri proventi finanziari, pari a 39,111 mln, registrando un decremento di 6,966 mln, riferibile principalmente agli interessi attivi maturati nel 2018 sul contenzioso contro la Presidenza del Consiglio dei ministri.
- oneri su partecipazione, pari a 30,703 mln e si riferiscono principalmente: per 7,460 mln all'adeguamento del valore della partecipazione posseduta in *Anas international enterprise* S.p.a. ad integrazione della svalutazione già operata nel 2018, a valle delle risultanze del test di *impairment*; per 23,032 mln all'adeguamento del valore delle quote azionarie di Sitaf (19,347 per cento) a seguito delle sentenze del Consiglio di Stato n. 7392 e 7393 del 28 ottobre 2019 che hanno dichiarato l'inefficacia del contratto di cessione azionaria stipulato tra Città Metropolitana di Torino, Provincia di Torino ed Anas, ordinando alle amministrazioni cedenti di indire una procedura di evidenza pubblica per la dismissione delle relative partecipazioni. La svalutazione determinata pari alla differenza fra il valore contabile delle quote acquistate dagli enti locali (circa 98.111 euro) e il valore di retrocessione (75.079 euro) stabilito dalle sentenze.

- oneri finanziari, pari a 58,443 mln, imputabile principalmente alla: voce “oneri finanziari verso altri” che includono 34,149 mln di oneri derivanti dall’attualizzazione del credito verso la società Strada dei Parchi, a seguito dell’emendamento previsto all’art. 9-tricies semel del d.l. n. 123 del 2019, che ha stabilito il differimento temporale del rimborso delle rate 2017 e 2018 al 2030; svalutazione delle ‘attività finanziarie’ che includono 6,152 mln per l’adeguamento del fondo svalutazione crediti verso la società Strada dei Parchi, rideterminato in funzione dei nuovi flussi finanziari a seguito del suddetto emendamento;
- voce ‘altri interessi e oneri finanziari’ che include 11,803 mln per accantonamenti al fondo rischi e oneri relativi alla gestione finanziaria riferita al pagamento di interessi passivi da sentenze.

7.4 Il Rendiconto Finanziario

Nella tabella che segue è esposto il rendiconto finanziario della Società alla chiusura dell'esercizio in esame, calcolato con il metodo indiretto.

Tabella 29 - Rendiconto Finanziario

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Utile/(perdita) di esercizio	(71.136.509)	2.040.710	(73.177.219)
Imposte sul reddito	(10.580.622)	(10.359.411)	(221.211)
(Proventi)/Oneri finanziari	2.771.571	3.857.987	(1.086.416)
Ammortamenti	163.306.323	155.495.792	7.810.531
Accantonamenti e svalutazioni	172.651.854	(55.988.583)	228.640.437
Variazioni delle rimanenze	(7.586.391)	8.765.010	(16.351.401)
Variazioni dei crediti commerciali	(29.524.191)	148.357.000	(177.881.191)
Variazioni dei debiti commerciali	95.634.290	(37.133.848)	132.768.138
Variazioni delle altre attività e passività	(52.749.603)	313.407.299	(366.156.902)
Utilizzo fondi rischi e oneri	(130.695.443)	(152.164.237)	21.468.794
Pagamento benefici ai dipendenti	(14.803.641)	(15.313.814)	510.173
Variaz. dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	3.640.615	(604.345)	4.244.960
Variaz. attività/passività finanz.rie da opere da realiz./servizi in conc.	98.697.703	(237.002.352)	335.700.055
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA	219.625.955	123.357.206	96.268.749
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(31.451.483)	(80.398.870)	48.947.387
Investimenti in attività immateriali	(20.127.623)	(33.449.385)	13.321.762
Investimenti al lordo dei contributi	(51.579.107)	(113.848.255)	62.269.148
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	10.374	59.594	(49.220)
Disinvestimenti in attività immateriali	0	2.765.484	(2.765.484)
Disinvestimenti in partecipazioni	23.869.009	40.999.249	(17.130.240)
Disinvestimenti	23.879.383	43.824.327	(19.944.944)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO	(27.699.723)	(70.023.928)	42.324.205
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	50.070.569	0	50.070.569
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(179.835.665)	50.229.299	(230.064.964)
Variazioni delle passività del leasing	(5.820.498)	0	(5.820.498)
Variazioni delle attività finanziarie	30.817.875	(20.791.651)	51.609.526
Variazioni delle passività finanziarie	(57.419.256)	168.530.002	(225.949.258)
Dividendi	3.485.999	3.795.042	(309.043)
Variazioni patrimonio netto	(2.929.919)	(183.970.199)	181.040.280
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIE	(161.630.894)	17.792.492	(179.423.386)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	30.295.338	71.125.770	(40.830.432)
Disponibilità liquide a inizio periodo	238.130.911	167.005.141	71.125.770
Disponibilità liquide a fine periodo	268.426.249	238.130.911	30.295.338

Fonte: Elaborazione della Corte sui dati forniti da ANAS

Dall'analisi del prospetto, si evince che la società ha generato flussi di cassa positivi per 30,29 mln. Come di seguito illustrato, ciò è dovuto all'effetto combinato dei seguenti valori:

- + 217,68 mln: generati dalla gestione caratteristica;
- - 27,69 mln: afferenti il flusso di cassa assorbito da attività d'investimento;
- - 159,69 mln: riferiti al flusso di cassa assorbito da attività di finanziamento.

Nello specifico, il flusso di cassa netto generato dall'attività caratteristica è principalmente originato dal risultato economico positivo al netto dei costi non monetari (ammortamenti e svalutazioni), in parte compensato dalla riduzione dei fondi rischi ed oneri, e benefici a dipendenti.

Diversamente, il flusso di cassa netto da attività d'investimento evidenzia un assorbimento di liquidità principalmente dovuto a maggiore attività di investimento nell'anno, parzialmente compensato da disinvestimenti in partecipazioni.

In ultimo, la gestione finanziaria evidenzia una variazione negativa di cassa, dovuta sostanzialmente al rimborso dei finanziamenti a breve termine ed alla variazione delle passività finanziarie.

7.5 Situazione creditoria di Anas nei confronti della concessionaria Strada dei parchi s.p.a.

Al 31 dicembre 2019, in virtù della convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009 tra Anas e la società Strada dei Parchi s.p.a.²⁵, il valore del credito vantato da Anas nei confronti della società concessionaria è pari a 671 mln.

Come noto, nel bilancio di Anas e con la transizione ai principi contabili internazionali Ias/Ifrs, l'immobilizzazione immateriale che rappresenta il valore della concessione è stata riclassificata ed iscritta quale attività finanziaria (pari al valore attuale delle rate che Anas incasserà da Strada dei Parchi nel corso di tutta la durata della concessione²⁶).

A seguito del d.l. n.123 del 24 ottobre 2019, che ha rinnovato le azioni del governo a favore dei territori colpiti dal sisma dell'Italia centrale del 2016, il legislatore ha *'contestualmente sospeso l'obbligo delle autostrade A24 ed A25 di versare le rate del corrispettivo della concessione relative agli*

²⁵ Convenzione unica avente ad oggetto l'affidamento della concessione per la gestione della rete autostradale costituita dalle Autostrade A24 e A25 Roma - L'Aquila-Trafofo del Gran Sasso - con diramazione Teramo - Pescara.

²⁶ La scadenza della concessione è il 2030.

anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000, comprendente gli interessi di dilazione...Il concessionario delle autostrade A24 ed A25, al termine della concessione, effettuerà il versamento ad Anas S.p.a. delle rate del corrispettivo sospese ai sensi del comma 2, con maggiorazione degli interessi maturati calcolati al tasso legale. Restano ferme le scadenze di tutte le restanti rate del corrispettivo di cui all'art.3.0, comma 3 lettera c) della convenzione unica'. Tale intervento normativo ha portato alla rideterminazione del nuovo piano di rimborso, ricalcolato in considerazione del posticipo al 2030 delle rate 2017 e 2018 e alla rilevazione di maggiori oneri finanziari derivanti dall'attuazione dei crediti differiti, nonché di un accantonamento di 6,1 mln finalizzato all'adeguamento del fondo svalutazione attività finanziarie Ifrs 9.

Al 30 giugno 2020 il valore del credito vantato da Anas nei confronti di Strada dei Parchi è aumentato a 694 mln. La rata 2019, scaduta a fine marzo 2020, non è stata pagata dal concessionario a causa di vari motivi indicati da quest'ultimo, tra cui, l'emergenza epidemiologica Covid-19 ed i conseguenti provvedimenti di blocco del traffico adottati dalle autorità pubbliche. Il fondo Ifrs 9 stanziato a copertura del rischio di credito, classificato in Stage 2²⁷ è pari ad euro 91 mln. Pertanto, al fine di escludere, così come definito dal principio contabile menzionato, che i mancati pagamenti siano valutati come indicatori di un aumento significativo del rischio di credito, Anas ha affidato l'incarico per l'espletamento di un parere motivato in ordine alla configurabilità del credito in questione. Inoltre, in data 24 settembre 2020, la società ha proposto ricorso per decreto ingiuntivo, chiedendo che venga ordinato a Strada dei Parchi il pagamento dell'importo complessivo di euro 82.595.580,21²⁸ oltre interessi, riferito alla rata 2019.

Ad oggi, il credito complessivo nei confronti di Strada dei Parchi presenta notevolissimi profili di criticità atteso l'evidente stato di pervicace insolvenza che ne caratterizza il rapporto.

²⁷ Performance significativamente sotto le aspettative.

²⁸ Così suddivisi:

- a. euro 61.966.794,08 a titolo rateo del canone concessorio per l'anno 2019;
- b. euro 15.401.045,77 a titolo di «integrazione dei canoni annui ex art. 19 comma 9 bis;
- c. euro 999.740,36 a titolo di «quota del canone annuo ex art. 1. comma 1020, legge 296 del 2006;
- d. euro 4.228.000,00 relativi «all'undicesima rata del debito verso l'ex fondo centrale di garanzia.

7.6 Riflessi in bilancio delle sinergie oggetto di concentrazione tra Anas e Ferrovie dello Stato Italiane

Il decreto-legge del 24 aprile 2017 n. 50, che inquadra il passaggio di Anas s.p.a. nel gruppo Fs, ha stabilito all'art. 49, comma 1, che Anas sviluppasse "le opportune sinergie con il gruppo Ferrovie dello Stato". Per questo motivo, nel 2018 è stato creato un gruppo di lavoro congiunto, sotto il coordinamento della capogruppo e con il supporto di alcune società di consulenza, che ha operato con riferimento a sei ambiti industriali (tecnologia e innovazione, pianificazione integrata, ingegneria, acquisti, *operation*, internazionale). Per ciascuno di tali ambiti il gruppo di lavoro ha identificato le attività per le quali potesse configurarsi un vantaggio derivante dallo scambio di conoscenze, dall'uso congiunto di *asset* o dallo svolgimento di attività in associazione da parte di Anas e di aziende del gruppo.

L'analisi si è svolta, da gennaio a novembre 2018, in tre fasi: la prima fase è stata dedicata all'identificazione di attività e iniziative, la seconda alla loro valutazione e migliore definizione e la terza alla redazione di un *masterplan* generale, comprensivo delle valutazioni complessive in termini di investimenti, ricavi e costi. Nel complesso sono stati individuati 25 progetti, per i quali si stimava un impatto complessivo per il decennio 2019-2028 nell'ordine di grandezza di 400 euro/mln, di cui circa 280 euro/mln relativi ad aumento del margine operativo lordo (*Ebitda margin*) e circa 120 euro/mln riferiti a minori costi di investimento. Le attività individuate furono poi inserite nel piano industriale Anas 2019 - 2028.

Nel corso del 2019 si è registrato il passaggio dalla fase di pianificazione generale a quella operativa per un limitato numero dei progetti (sviluppo di alcuni sistemi informativi integrati, avvio di un coordinamento tra alcune attività di ingegneria intergruppo), mentre il quadro generale delle possibili sinergie che erano state individuate è stato fatto oggetto di una revisione alla luce dell'evidenza di alcuni vincoli legislativi e di diverse analisi di opportunità. In conseguenza di questo, non si sono registrati riflessi nel conto economico e nello stato patrimoniale di Anas anche per l'anno 2019.

Allo scopo di sottoporre a revisione sistematica il quadro delle attività sinergiche Anas-Fs, nel gennaio 2020 sono state avviate sotto il coordinamento della holding Fs una serie di attività finalizzate a ripercorrere il processo che aveva portato alla definizione delle iniziative strategiche inserite nel piano industriale Anas 2019 - 2028, e a definirne lo stato di avanzamento. All'inizio del 2020 è stato quindi di nuovo avviato il tavolo di confronto per

l'attivazione delle sinergie intergruppo e appena dopo la fine del rallentamento delle attività dovute al Covid-19 si è registrato un perfezionamento del processo, per il quale si prevedono le seguenti fasi:

- definizione del piano operativo: decisione rispetto ai macro ambiti e alle attività da avviare, avendo come riferimento l'ampiezza massima del processo (le iniziative a suo tempo individuate) con l'obiettivo di operare una scelta dei cantieri dai quali partire, in relazione a una strategia di maggiore o minore accelerazione dei processi di integrazione intergruppo;
- attivazione di eventuali modifiche organizzative: definizione delle azioni necessarie, in funzione dell'ampiezza del perimetro del piano delle sinergie e, ove necessario, di una loro parziale reingegnerizzazione;
- azioni strumentali di contesto: a seconda dell'ampiezza del processo di riorganizzazione in funzione delle sinergie da realizzare, definizione delle azioni a supporto della struttura Anas per le fasi di *change management* e di potenziamento delle competenze specifiche necessarie, adeguate al più elevato livello di *performance* reso necessario dall'integrazione di attività e processi.

Quanto sopra indicato è confluito nell'attività di redazione del piano strategico 2021- 2024, avviato dalla capogruppo Fs a maggio 2019 ed esteso a tutte le società del gruppo, all'interno del quale sono inquadrate attività, progetti e iniziative da sviluppare in sinergia tra Anas e aziende del gruppo Fs.

Si riferisce in ultimo che, in data 7 ottobre 2020, è stato istituito un gruppo di lavoro composto da rappresentanti di tutte le direzioni Anas al fine di ottimizzare le sinergie e le opportunità di sviluppo connesse alla presenza di Anas nel gruppo Fs, valorizzando le rispettive competenze *core*, le esperienze ed i *know how* specifici. Il gruppo di lavoro dovrà attivare tramite Fs-holding i contatti con le società del gruppo Fs per procedere ad un'analisi congiunta e aggiornata delle opportunità di sinergia.

7.7 Durata del rapporto concessorio Anas - Mims: aggiornamento sui provvedimenti intrapresi

Il 27 febbraio 2019 è stato approvato dal Consiglio di amministrazione il piano economico finanziario corredato dal piano regolatorio, al fine di dare avvio all'istruttoria prevista dall'art.1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre 2006 n. 296, per l'estensione fino ad un massimo di 50 anni della durata dell'attuale convenzione di concessione. Il piano economico

finanziario è stato trasmesso in data 7 marzo 2019 al Mims e all'azionista Fs per la costituzione del 'tavolo tecnico' finalizzato a dare avvio alla suddetta istruttoria.

In data 26 marzo 2020, non avendo ancora convocato 'il tavolo tecnico' di cui sopra, la Direzione generale del dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informatici e statistici, Direzione generale per le strade ed autostrade e per la vigilanza e la sicurezza delle infrastrutture stradali, nel richiamare l'esistenza di criticità, ha invitato la Società a prudenti valutazioni in merito alla rappresentazione contabile del valore della concessione. Le conseguenze della mancata estensione della durata della convenzione di concessione Anas/Mims, comporterebbe la necessità di rivisitare le previsioni del bilancio di Anas, sino ad oggi redatto sulla base della previsione probabilistica di adeguamento della durata della concessione di Anas a 50 anni. In data 30 luglio 2020, il Consiglio di amministrazione di Anas ha approvato un nuovo piano economico finanziario corredato dal piano finanziario regolatorio che è stato trasmesso il 5 agosto successivo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge n. 296 del 2006. In data 28 settembre 2020 il Mims ha riscontrato la proposta di Pef/Pfr, richiedendo alcune integrazioni e chiarimenti. In particolare, il ministero ha richiesto maggiori dettagli in merito alla tipologia ed al programma degli investimenti previsti a contributo ed a corrispettivo, alla tipologia delle sinergie individuate, alla modalità di calcolo delle attualizzazioni dei crediti verso lo Stato e degli acconti, all'inclusione degli effetti economici dovuti all'impatto Covid-19 e relativi stanziamenti. Il ministero ha altresì richiesto di simulare scenari alternativi che prevedano, in sintesi, la mancata remunerazione del capitale investito iniziale ed il mantenimento della durata della concessione al 2032. Ad oggi, il sopracitato 'tavolo tecnico' è stato attivato ma non ulteriormente coltivato.

Infine, così come già esposto nel precedente referto, si ricorda che, relativamente al tema della proroga delle concessioni dei servizi e delle infrastrutture pubbliche, si precisa che la Corte di giustizia dell'Unione europea, il 18 settembre 2019²⁹, ha ritenuto illegittima la proroga senza gara di concessioni stradali. La proroga senza previa indicazione di un bando di gara di una concessione stradale viene meno agli obblighi di cui agli articoli 2 e 58 della direttiva 2004/18/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi, come modificata dal regolamento (Ce) n. 1422, del 4 dicembre 2007.

²⁹ Sentenza 18 settembre 2019 - causa 526/c.

8. PRINCIPALI CRITICITA' RILEVATE ED ESITO DEL CONTRADDITTORIO

In applicazione della procedura di contraddittorio nell'attività di controllo, di cui all'art.9 della determinazione n. 7 del 30 gennaio 2020 della sezione di controllo sugli enti, si riportano di seguito le criticità riscontrate, suddivise per temi, concernenti la gestione di Anas S.p.a. e le relative controdeduzioni elaborate dalla società alle osservazioni rilevate nonché i chiarimenti forniti dal Presidente, dall'Amministratore delegato e dal Collegio sindacale.

Tema 1) **Monetizzazione ferie residue**

La società in questione corrisponde trattamenti economici sostitutivi delle ferie, dei riposi e dei permessi spettanti al personale, anche di qualifica dirigenziale, come previsto dal c.c.n.l. del personale dipendente e dirigente del gruppo Anas. A tal riguardo, è evidenziata l'omessa applicazione dell'art. 5, comma 8, del decreto-legge n. 95 del 2012 – convertito in legge 135 del 2012, per il quale sussiste il divieto di monetizzazione delle ferie, divieto che la norma riconnette esclusivamente alla presenza (tuttora sussistente) di Anas nell'elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (Istat) ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n.196 e con le conseguenze, in caso di violazione, ivi previste.

In relazione a ciò, la società ha dichiarato che, a decorrere dal perfezionamento del trasferimento delle azioni di Anas s.p.a. a Ferrovie dello Stato italiane s.p.a., ovvero da gennaio 2018, disposto dall'art. 49, del d.l. n. 50 del 2017 convertito in l. n. 96 del 2017, a suo avviso non troverebbero più applicazione nei confronti di Anas diverse disposizioni di legge, tra cui anche le norme di contenimento della spesa previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco dell'Istituto nazionale di statistica delle amministrazioni pubbliche³⁰.

Anas, con Nota dell'11 febbraio 2021, ha chiesto all'Avvocatura generale dello Stato un parere interpretativo sull'art.5, comma 8 del Decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla l. 7 agosto 2012, n. 135, alla cui richiesta, è stato dato riscontro con nota del 9 marzo 2021, con la quale si è ritenuto che la predetta disposizione rientri tra le norme di

³⁰ Di cui all'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

contenimento della spesa pubblica ed in quanto tale non sia applicabile all'Anas ai sensi dell'art. 45, comma 1 del decreto legge 24 aprile 2017 n. 50, convertito nella legge 21 giugno 2017 n. 96.

Se è pur vero che la disposizione ha anche una finalità di contenimento della spesa pubblica, possiede però un preponderante aspetto sistemico ed ordinamentale di attuazione dell'art. 36 della Costituzione, attraverso una disciplina più rigorosa di quella dettata dall'art. 10 del decreto legislativo 8 aprile 2003 n. 66 per il settore privatistico, pur se in parte ad essa sovrapponibile, con le peculiarità ritenute più confacenti al perimetro pubblicistico riferito agli enti inseriti nell'elenco Istat³¹.

Tema 2) **Attività di controllo ponti, viadotti e cavalcavia**

Nell'anno 2019 si rilevano disomogeneità, sia in termini quantitativi che qualitativi, delle ispezioni effettuate su ponti, viadotti e cavalcavia. In particolare, le ispezioni ricorrenti e principali non si presentano del tutto uniformi sul territorio nazionale.

A tal proposito la società, pur condividendo quanto sopra, ha chiarito che nell'ultimo anno si è registrata una positiva evoluzione del processo di sorveglianza, riportando risultati soddisfacenti sia nelle ispezioni ricorrenti, che in quelle principali. A conferma di ciò e relativamente alle ispezioni ricorrenti (trimestrali), nel terzo trimestre 2020 è stata raggiunta la copertura del 100 per cento delle ispezioni in tutte le strutture territoriali ad eccezione della Sardegna e della Toscana, laddove le *performance* pervengono, rispettivamente, ad incidenze del 97 per cento e del 99 per cento. Le ispezioni principali invece nel 2020 raggiungono il numero complessivo di 8.285, valore di gran lunga superiore rispetto alle 3.886 ispezioni registrate nel 2019. L'incremento del personale tecnico, unitamente al perfezionamento dei sistemi di monitoraggio digitale di ponti e viadotti, ha consentito ad Anas di migliorare costantemente ed in maniera omogenea, le *performance* per la sicurezza ed il mantenimento del patrimonio infrastrutturale in gestione.

Le controdeduzioni presentate dalla società evidenziano un graduale ma significativo superamento della criticità rilevate che sarà oggetto di attento monitoraggio sul quale si riferirà nelle future relazioni.

³¹ Cfr. Corte cost. sent. n. 95 del 6 maggio 2016.

Tema 3) Difficoltà nella gestione delle partecipate di Anas s.p.a.:

- **Anas international enterprise (Aie),**
- **Società italiana traforo autostradale del Frejus s.p.a. (Sitaf),**
- **Anas concessioni autostradali s.p.a. (Aca).**

Aie: La società si presenta con numerose criticità in relazione all'analisi dei risultati di bilancio negativi conseguiti negli ultimi esercizi, nonché dalla constatazione del progressivo deterioramento della situazione patrimoniale e finanziaria in vista anche del rischio di mancata e/o tardiva restituzione dei finanziamenti *intercompany* concessi da Aie alla società Atg. La mancanza di *compliance*, unita alla scarsa gestione dei rischi ed alla carenza nelle procedure di controllo, evidenzia profili di responsabilità sotto l'aspetto operativo e della vigilanza

In ordine alle vicende esposte, con contraddittorio del 26 gennaio 2021 la società Anas s.p.a. ha rappresentato come Aie si sia prontamente attivata per il recupero del credito, trasmettendo numerose diffide ad adempiere e selezionando uno studio legale per intraprendere le azioni necessarie a tal fine. Sono emersi gravi elementi di responsabilità a carico dell'ex Amministratore delegato di Aie motivo per cui in sede di assemblea, in data 20 luglio 2020, Anas ha deciso di intraprendere un'azione di responsabilità ex art. 2.392 e 2.393 c.c. nei confronti dell'ex Amministratore delegato di Aie, non disgiunta da accertamenti penali e della giustizia contabile, tutt'ora in corso.

Aie in data 30 novembre 2020 ha deciso di avviare un formale contenzioso in Qatar onde ottenere coattivamente l'accesso ai documenti e alle informazioni necessarie per valutare la situazione. A partire dal mese di aprile dello stesso anno è stato avviato un lungo e complesso lavoro di rivisitazione di tutte le procedure aziendali ed altresì predisposto il nuovo modello organizzativo della Società. Anas ha avviato un progetto di riassetto delle attività estere, ad oggi demandate interamente ad Aie, che prevede in estrema sintesi l'internalizzazione in Anas delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, più vicine al core business della controllante, e il trasferimento ad Anas concessioni autostradali s.p.a. delle attività Aie relative alle concessioni autostradali a pedaggio/corrispettivo. Le iniziative non più profittevoli e/o non coerenti con gli obiettivi industriali di gruppo verrebbero liquidate e con esse verrebbe successivamente liquidata anche Aie.

In data 4 settembre 2020 è stato ricevuto il nulla osta della capogruppo per dare avvio alla fase esecutiva del progetto e, per l'implementazione delle attività relative all'operazione di riassetto, si è provveduto a fornire un'informativa specifica al Mef ed al Mims.

Sul punto va evidenziata la posizione del Collegio sindacale, il quale ritiene che l'eventuale operazione di scissione parziale di Aie in Anas deve essere oggetto di preventiva autorizzazione del Ministero dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e non di mera informativa come da apposita nota trasmessa da Anas in data 24 novembre 2020, anche ai fini delle disposizioni contenute all'art.49, comma 5 del decreto-legge n.50 del 2017 (convertito in legge n. 96 del 2017).

Sitaf: La società di diritto pubblico inserita nell'elenco Istat, presenta un assetto societario in contrasto con le norme statutarie e con la natura strategica della società medesima, con la maggioranza delle azioni, ora, in mano ai privati.

A tal proposito Anas ha comunicato di aver posto in essere tutto quanto in suo potere per tutelare la propria partecipazione azionaria in Sitaf; da ultimo ricorda il ricorso dinanzi al Tar Piemonte per l'impugnazione degli esiti dell'asta pubblica n. 1 del 2020 e la caducazione del contratto di cessione delle azioni da Fct Holding e del Comune di Torino medio tempore stipulato con Astm. Il ricorso (notificato il 25 novembre 2020) è stato iscritto a ruolo il 3 dicembre 2020 e il Tar ha fissato l'udienza di merito per il 23 giugno 2021.

Aca: la società, costituita nel novembre del 2017, non è mai entrata in operatività ed ha chiuso gli esercizi 2017, 2018 e 2019 in perdita. Alla predetta società, in considerazione dell'inserimento di Anas nell'elenco Istat, non possono essere sottoscritti aumenti di capitale, effettuati trasferimenti straordinari o aperture di credito, né essere rilasciate garanzie, pur con le eccezioni e procedure ivi previste.

Anas a tal proposito ha chiarito che, nell'ambito del processo di riorganizzazione delle attività all'estero, oggi demandate interamente ad Aie, è stato previsto il trasferimento ad Aca delle attività relative alle concessioni autostradali a pedaggio/corrispettivo afferenti il ramo Aie-Rus. Al fine di rendere operativamente possibile la gestione delle nuove attività da parte di Aca, la stessa sarebbe anche destinataria dei conferimenti delle partecipazioni allo stato detenute da Anas in concessionarie autostradali, attuando così l'originario disegno operativo della società, e verrebbe, altresì, dotata di una propria struttura organizzativa.

Il 3 settembre scorso Ferrovie dello Stato ha riscontrato la richiesta di nulla osta all'operazione descritta sottolineando l'assoluta urgenza di predisporre un piano pluriennale di Aca (anche ai fini di quanto previsto dall'art. 14 comma 5 del t.u.s.p.).

In ultimo, in relazione alle partecipate sopraindicate, le controdeduzioni presentate dalla società evidenziano l'adozione di misure correttamente orientate alla eliminazione delle criticità rilevate e sul cui esito sarà data contezza nelle future relazioni.

Tema 4) **Concessione Anas - Mims**

Relativamente alla concessione Anas-Mims e, con particolare riferimento all'estensione di quest'ultima fino al 2052, il c.d. "tavolo tecnico" incaricato di verificare la possibilità di dare attuazione a quanto previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre n. 296, è stato attivato ma non ulteriormente coltivato e pertanto, l'esito di tale procedura rappresenta elevata aleatorietà e più che significative criticità. Anche alla luce di segnali non confortanti più volte pervenuti da parte del Mims ed analizzati in sede di Cda e Collegio sindacale. Con nota dell' 8 gennaio 2021, il capo del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha invitato la società a *'ripresentare il Pef ed il Pfr elaborati nel rispetto della scadenza della vigente concessione, fissata al 31 dicembre 2032'* in considerazione del fatto che non si reputa allo stato condivisibile il mantenimento della previsione di proroga della concessione. Il valore di libro della concessione, determinato secondo modelli valutativi disciplinati dall'Ifrs 13 e mutuati dalla *best practice* professionale (tramite perizia valutativa dell'*advisor* incaricato di fornire assistenza nella stima del valore attribuibile alla concessione), tiene conto di una probabilità di rinnovo al 2052 pari all'80 per cento. Ciò si pone in contrasto con la possibile mancata estensione della stessa e la rappresentazione contabile del suo valore in bilancio.

Anas ha riscontrato che la citata nota dell' 8 gennaio 2021, segnalando la richiesta di *"ripresentare il Pef ed il Pfr elaborati nel rispetto della scadenza della vigente concessione, fissata al 21 dicembre 2032"* rischierebbe di generare rilevanti impatti negativi sul bilancio di Anas al 31 dicembre 2020, con una conseguente ed inevitabile perdita di valore anche per la capogruppo Fs; ciò senza aver ricevuto risposta da parte dell'Avvocatura generale dello Stato e dei servizi della Commissione europea in ordine alla praticabilità della proroga. La predisposizione del nuovo Pef da parte di Anas rappresenterebbe solo l'atto prodromico del procedimento

previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della legge n. 296 del 2006, pertanto Anas ritiene opportuno proseguire nella convocazione urgente del tavolo tecnico. La società inoltre non condivide l'assunto secondo il quale l'ipotesi di proroga si porrebbe in contrasto con la normativa nazionale e comunitaria di riferimento e da ultimo ha evidenziato, che nella paventata ipotesi di mancato adeguamento della durata della concessione di Anas, la concessione scadrà il 31 dicembre 2032; per allora lo Stato dovrà individuare un meccanismo di attribuzione degli stessi poteri e funzioni ad un altro soggetto, scegliendo tra due alternative:

- mettere sul mercato, con gara competitiva, la gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio di interesse nazionale e la pianificazione dettagliata dei nuovi investimenti,
- costituire un nuovo soggetto pubblico con natura di società legale o con le caratteristiche *in house* ed affidare ad esso la gestione della rete stradale.

A tal riguardo la Sezione osserva come, a legislazione vigente sia nazionale che comunitaria, risulti di difficile superamento la criticità che fino ad ora ha impedito l'effettiva proroga della Concessione, nonostante una ulteriore apertura fatta registrare dal Mims con una nota di convocazione di un tavolo di lavoro l'8 marzo 2021, nota successiva a quella dell'8 gennaio nella quale venivano rimarcate le criticità in passato più volte evidenziate e che, fino ad ora, hanno impedito alla stessa Avvocatura dello Stato, all'uopo richiesta da parte del Mims, di esprimere un positivo parere. Con nota del 24 febbraio 2021, poi, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha anticipato il tavolo tecnico al 5 marzo 2021 e, in esito a tale riunione, si è dato ulteriore atto dell'esistenza della problematica di cui sopra. Le parti hanno concordato sull'esigenza di approfondire tutte le soluzioni percorribili allo scopo di individuare lo schema giuridico - operativo più adeguato e funzionale al perseguimento dell'interesse pubblico, nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria, onde verificare la perdurante operatività del meccanismo previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, legge n. 296 del 2006 e s.m.i., ove del caso anche rivolgendo un apposito quesito alle istituzioni comunitarie competenti.

Con ulteriore nota del 12 marzo 2021 il Mims ha proceduto alla convocazione di una apposita riunione in videoconferenza tra Mef, Anas e Mims, allo scopo di proseguire le interlocuzioni già avviate al riguardo sulla durata del rapporto concessorio Anas - Mims a seguito dell'ingresso di Anas in Ferrovie dello Stato Italiane.

Tema 5) **Situazione creditoria di Anas nei confronti di Strada dei Parchi s.p.a. (Sdp)**

In merito alla situazione creditoria di Anas nei confronti della concessionaria Strada dei Parchi s.p.a., il credito complessivo nei confronti di quest'ultima presenta più che notevoli profili di criticità atteso lo stato di perdurante insolvenza che ne caratterizza il rapporto. Sembra profilarsi come necessaria, infatti, la possibilità di dover apportare una ulteriore svalutazione al credito in essere, in considerazione della rata scaduta e non ancora incassata.

A tal proposito, Anas ha reso noto che negli ultimi anni Strada dei Parchi ha assunto una serie di iniziative giudiziarie volte a contrastare le richieste di pagamento dei ratei concessori a beneficio di Anas.

Ad oggi, per effetto delle norme di cui all'art. 52-quinques del decreto-legge n. 50 del 2017 e all'art. 9 tricies semel del decreto-legge n. 123 del 2019, l'unica rata di prezzo non pagata da Sdp è quella del 2019 scaduta al 30 marzo 2020, per il pagamento della quale Anas ha proposto ricorso per decreto ingiuntivo dinanzi al tribunale di Roma, unitamente alla richiesta di pagamento di altri crediti derivanti dalla convenzione unica.

Le iniziative adottate da Anas risultano correttamente orientate alla tutela del credito; in considerazione delle circostanze descritte il credito è stato adeguatamente svalutato nel bilancio 2020.

Tema 6) **Sinergie oggetto di concentrazione**

Quanto alle sinergie oggetto di concentrazione, come peraltro evidenziato da questa Corte nei precedenti referti, anche per l'anno 2019 continuano a non registrarsi positivi riflessi in bilancio.

La società in merito, nel confermare allo stato, l'assenza dei predetti effetti positivi, comunica che è stato costituito in Anas un gruppo di lavoro *ad hoc* per individuare e sfruttare possibili sinergie derivanti dalla concentrazione.

Le controdeduzioni di Anas confermano le riserve in precedenza già manifestate da questa Corte in ordine al raggiungimento degli obiettivi che sembravano giustificare l'ingresso in Anas nel gruppo FS e che, allo stato, risultano del tutto inconsistenti.

Tema 7) **Redazione del conto consuntivo in termini di cassa**

Si rileva infine che la Società non ha redatto ed allegato al bilancio per l'anno 2019, il conto consuntivo in termini di cassa, a differenza di quanto previsto dall'art.5, c.3, lett. a) del d.m. 27 marzo 2013.

A tal proposito la società ha chiarito che la transizione ai principi contabili internazionali ha comportato rilevanti cambiamenti nel modello contabile di Anas determinando l'impossibilità di applicare puntualmente le regole tassonomiche dell'allegato 3 del d.m. del 27 marzo 2013, predisposte per un modello di contabilità redatto secondo i principi contabili dell'Oic (Organismo italiano di contabilità); infatti, le principali problematiche riguardano sia l'assenza di regole per le nuove voci di bilancio redatto secondo il modello Ias/Ifrs, sia il trattamento di alcune poste peculiari e valutative degli Ias. Inoltre, la società ha evidenziato di aver fatto richiesta di possibili parametri di conversione per poter predisporre il conto consuntivo di cassa al dipartimento della ragioneria generale del Mef, ma non ha ancora ricevuto riscontro. Il Consiglio di amministrazione della società ha manifestato la volontà di adeguarsi alle osservazioni di questa Corte.

9. CONCLUSIONI

Il 2019 è stato un anno caratterizzato da un contesto macroeconomico che ha risentito della ristretta crescita economica a livello mondiale e che si è ulteriormente acuito nel 2020 a causa della emergenza epidemiologica da Covid-19.

Nonostante tale scenario, l'esercizio 2019 per Anas è stato caratterizzato da eventi che hanno posto quest'ultima nel ruolo di player nazionale di infrastrutture e mobilità al servizio del pubblico e del sistema economico interno. I fatti maggiormente significativi sono identificabili con: l'approvazione del piano economico finanziario corredato dal piano regolatorio; l'aggiornamento del contratto di programma 2016-2020; la legge di bilancio 2019 e la ridefinizione dell'assetto organizzativo aziendale.

Nel corso del 2019 sono entrati in vigore diversi provvedimenti legislativi che hanno avuto impatto sulle attività di Anas. Tra i più significativi vi è la legge di bilancio 2019 che ha istituito un fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del paese, con una dotazione complessiva di 43,6 miliardi di euro per gli anni dal 2019 al 2033 di cui circa 2,9 miliardi di euro a favore di Anas.

È stato inoltre avviato il processo di aggiornamento del contratto di programma, consentendo di avviare gli investimenti previsti, il cui volume complessivo ammonta a 36 miliardi. L'aggiornamento è stato approvato dal Cipe in data 24 luglio 2019 e si è positivamente concluso mediante registrazione da parte della Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione dell'aggiornamento stesso, in data 18 ottobre 2020.

Va segnalato, che nell'anno 2019, si sono registrati ritardi negli investimenti, rispetto alle previsioni del contratto di programma, che, peraltro, non risultano essere state colmate nell'arco del 2020. Nello specifico, la percentuale di scostamento tra la previsione di produzione prevista da cdp per l'anno 2019 ed il consuntivo 2019 è pari a -27,5 per cento, evidenziando una notevole variazione negativa in termini di investimenti in nuove opere (pari a -41 per cento).

La struttura di *corporate governance* di Anas è articolata secondo il sistema tradizionale: l'assemblea dei soci nomina il Consiglio di amministrazione, cui compete la gestione ed un Collegio sindacale, cui competono i controlli. In data 21 dicembre 2018 è stato nominato il vigente organo di amministrazione per gli esercizi 2018, 2019 e 2020. In data 8 aprile 2019

invece, con l'approvazione del bilancio 2018, è venuto a scadere l'incarico conferito al Collegio sindacale per gli esercizi 2016-2018. Tale organo di controllo è, però, rimasto in carica in regime di *prorogatio* fino all'assemblea degli azionisti del 1° agosto 2019 che ha proceduto a nominare il nuovo Collegio per gli esercizi 2019, 2020 e 2021, ovvero fino all'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

Per quanto concerne la remunerazione degli organi amministrativi e di controllo, il totale dell'emolumento annuo lordo dell'organo amministrativo risulta pari a 386.000 euro, registrando un risparmio significativo di 300.000 euro rispetto all'anno precedente. Il totale dei compensi annui lordi dei componenti del Collegio sindacale per l'anno 2019 è invece pari a 110.000 euro.

Quanto alla struttura di vertice, nell'anno in esame, con l'insediamento del nuovo *management*, sono state apportate importanti modifiche. Al fine di conseguire una razionalizzazione dei processi ed una conseguente maggiore rapidità decisionale, la macrostruttura della Direzione generale di Anas è stata oggetto di sostanziale e profonda revisione. Il raggiungimento di detto obiettivo si è concretizzato nello snellimento di talune strutture aziendali, attraverso un percorso mirato alla soppressione di alcune di esse ed all'accorpamento di altre.

Al 31 dicembre 2019 la consistenza numerica del personale ammontava a 6.582 dipendenti ed il costo complessivo del personale è stato pari a 422,64 milioni di euro, con un incremento del 5,7 per cento rispetto all'esercizio precedente. In data 10 dicembre 2019, è stato sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo di lavoro per i dipendenti del gruppo Anas, valido per il triennio 2019-2021 e nella seconda metà di marzo 2020, a seguito dell'evolversi dell'emergenza sanitaria pubblica di rilevanza mondiale 'Coronavirus', la società ha intrapreso una serie di azioni volte a gestire l'emergenza, tra le quali l'attivazione dello *smart working* per gran parte del proprio personale.

Nel corso del 2019 sono stati pubblicati bandi di gara relativi ad appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto di 4,65 mld; rispetto al 2018, si evidenzia un incremento dell'importo posto a base di gara prossimo al 66 per cento.

Durante l'esercizio in esame l'importo complessivo dei lavori in corso relativi a nuove infrastrutture stradali è stato pari a 3,82 mld, mentre quello dei lavori avviati ed ultimati si è attestato, rispettivamente, a 278 ml e a 465 ml; i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, invece, sono ammontati, rispettivamente, a 80 ml e a 1.376 ml.

Per tutto il 2019 sono proseguite le attività di controllo delle opere d'arte, eppure, nell'anno in esame, sia dalle ispezioni ricorrenti, che dalle ispezioni principali, si rilevano alcune disomogeneità in termini quantitativi e qualitativi. In particolare, le ispezioni ricorrenti e principali non si presentano del tutto uniformi sul territorio nazionale. Ciò nonostante, la società ha registrato nell'ultimo anno una positiva evoluzione del processo di sorveglianza, riportando risultati soddisfacenti sia nelle ispezioni ricorrenti che in quelle principali. A conferma di ciò e relativamente alle ispezioni ricorrenti (trimestrali), nel III trimestre 2020 è stata raggiunta la copertura del 100 per cento delle ispezioni in tutte le strutture territoriali ad eccezione della Sardegna e della Toscana, laddove le *performance* pervengono rispettivamente ad incidenze del 97 per cento e del 99 per cento. Le ispezioni principali, invece, nel 2020 raggiungono il numero complessivo di 8.285, valore di gran lunga superiore rispetto alle 3.886 ispezioni registrate nel 2019. L'incremento del personale tecnico, unitamente al perfezionamento dei sistemi di monitoraggio digitale di ponti e viadotti, ha consentito ad Anas di migliorare costantemente ed in maniera omogenea, le *performance* per la sicurezza ed il mantenimento del patrimonio infrastrutturale in gestione.

Nel 2019 l'assetto delle partecipazioni di controllo è rimasto sostanzialmente immutato rispetto all'esercizio precedente. Al 31 dicembre 2019 risultano pertanto direttamente o indirettamente controllate da Anas le seguenti società: Anas *International Enterprise* s.p.a. (100 per cento), Anas concessioni autostradali (100 per cento), Quadrilatero Marche-Umbria s.p.a. (92,38 per cento), Stretto di Messina s.p.a. in liquidazione (81,85 per cento), Pmc *Mediterraneum* s.c.p.a. (60 per cento) e Società italiana traforo autostradale del Frejus s.p.a. (51,09 per cento). Anche quest'anno, Anas *International Enterprise* s.p.a. (Aie) ha presentato un bilancio in perdita, che, approvato in data 20 luglio 2020, evidenzia un risultato negativo pari a 1,01 mln, superiore al terzo del proprio capitale sociale. Pertanto, in considerazione delle difficoltà gestionali della società, Anas ha prorogato l'impegno a fornire il supporto finanziario e/o patrimoniale, necessario a consentire l'operatività aziendale e a non incorrere in conseguenze pregiudizievoli rispetto ai contratti attivi in essere, non oltre l'approvazione del bilancio Aie 2020. Contestualmente Anas ha avviato un progetto di riassetto delle attività estere, ad oggi demandate interamente ad Aie.

Tale iniziativa nasce dall'analisi dai risultati di esercizio negativi conseguiti negli ultimi esercizi, nonché dalla constatazione del progressivo deterioramento della situazione

patrimoniale e finanziaria e dalle incerte prospettive di rilancio di Aie e prevede, in estrema sintesi, l'internalizzazione in Anas delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, più vicine al core business della controllante, e il trasferimento ad Anas concessioni autostradali s.p.a. delle attività Aie relative alle concessioni autostradali a pedaggio/corrispettivo. Le iniziative non più profittevoli e/o non coerenti con gli obiettivi industriali di gruppo verrebbero liquidate e con esse verrebbe successivamente liquidata anche Aie. In data 4 settembre 2020 è stato ricevuto il nulla osta della capogruppo per dare avvio alla fase esecutiva del progetto.

Per quanto riguarda invece la partecipata Sitaf, società di diritto pubblico inserita nell'elenco Istat, si rileva, che l'attuale assetto societario appare in contrasto con le norme statutarie e con la natura strategica della società medesima, con la maggioranza delle azioni, ora, in mano ai privati.

Con riguardo all'assetto relativo alle altre società partecipate non in regime di controllo, al 31 dicembre 2019 risultano direttamente collegate ad Anas le quattro società miste regionali, costituite in via paritetica da Anas s.p.a. e dalle rispettive regioni (Autostrade del Lazio s.p.a., Autostrada del Molise s.p.a. in liquidazione, Concessioni autostradali lombarde s.p.a., Concessioni autostradali venete s.p.a.), nonché le società concessionarie autostrada Asti-Cuneo S.p.a. e Società italiana per il traforo del Monte Bianco s.p.a..

Il bilancio di esercizio approvato in data 30 aprile 2020 dall'assemblea dei soci, si è chiuso con una perdita di 71.136.509 euro che l'assemblea, in conformità alla proposta del Consiglio di amministrazione, ha deliberato di portare a nuovo. Tale risultato negativo, non imputabile alla gestione caratteristica che, sebbene presenti un decremento di 29,69 mln rispetto all'anno precedente, evidenzia un saldo positivo di 128,07 mln, viene completamente eroso dagli ammortamenti e svalutazioni per un valore netto di - 153 mln³² registrando così un Ebit³³ negativo di 25,26 mln³⁴. A tale risultato operativo si aggiunge una gestione finanziaria negativa pari a - 46,08 mln dovuta principalmente all'effetto combinato tra:

³² Riferibili principalmente per 99 mln alla voce 'concessione.'

³³ *Earnings Before Interest and Taxes*. L'Ebit è calcolato sommando algebricamente all'Ebitda (che rappresenta la gestione operativa e rappresenta la differenza tra i ricavi operativi ed i costi operativi) gli ammortamenti, le svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli accantonamenti.

- - 89 mln di oneri finanziari riferiti principalmente all'attualizzazione delle rate 2017 e 2018 del canone di Strada dei Parchi, alla svalutazione della quota azionaria di Sitaf ed all'accantonamento al fondo rischi per interessi;
- + 43 mln di proventi finanziari riferiti principalmente agli interessi attivi relativi alla rata della concessionaria Strada dei parchi, al dividendo della società Stmb ed agli interessi attivi.

Relativamente alla concessionaria Strada dei Parchi, si chiarisce che al 31 dicembre 2019 il valore del credito vantato da Anas nei confronti della società concessionaria è pari a 671 mln, ed a seguito del d.l. n.123 del 24 ottobre 2019, il legislatore ha '*...sospeso l'obbligo delle autostrade A24 ed A25 di versare le rate del corrispettivo della concessione relative agli anni 2017 e 2018, ciascuna dell'importo di euro 55.860.000...*'. Tale intervento normativo ha portato alla rideterminazione del nuovo piano di rimborso, ricalcolato in considerazione del posticipo al 2030 delle rate 2017 e 2018 e alla rilevazione di maggiori oneri finanziari derivanti dall'attuazione dei crediti differiti, nonché di un accantonamento di 6,1 mln finalizzato all'adeguamento del fondo svalutazione attività finanziarie IFRS 9. Al 30 giugno 2020 il valore del credito vantato da Anas nei confronti di Strada dei Parchi è aumentato a 694 mln. La rata 2019, scaduta a fine marzo 2020, non è stata pagata dal concessionario a causa di vari motivi indicati da quest'ultimo, tra cui, i conseguenti provvedimenti di blocco del traffico adottati dalle autorità pubbliche. Il fondo IFRS 9 stanziato a copertura del rischio di credito, classificato in *Stage 2* è pari ad euro 91 mln. Pertanto, al fine di escludere, così come definito dal principio contabile menzionato, che i mancati pagamenti siano valutati come indicatori di un aumento significativo del rischio di credito, Anas ha affidato l'incarico per l'espletamento di un parere motivato in ordine alla configurabilità del credito in questione. Inoltre, in data 24 settembre 2020, la società ha proposto ricorso per decreto ingiuntivo, chiedendo che venga ordinato a Strada dei Parchi il pagamento dell'importo complessivo di euro 82.595.580,21 oltre interessi, riferito alla rata 2019. Per quanto riguarda la concessione Anas-Mims, quest'ultima presenta, nel 2019, un valore contabile pari 1,291 mld e, per la conferma del valore al 31 dicembre, così come previsto dal principio contabile di riferimento, è stato svolto un test di *impairment* da parte dell'*advisor*. Con particolare riferimento all'estensione della concessione fino al 2052, il tavolo tecnico incaricato di verificare la possibilità di dare attuazione a quanto previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019

della legge 27 dicembre 2006 n. 296, è stato attivato ma non ulteriormente coltivato e pertanto, l'esito di tale procedura sembra ancora presentare elevata aleatorietà e significative criticità. Il bilancio di esercizio è stato predisposto per la terza volta in conformità agli *International financial reporting standards* (Ifrs) emanati dall'*International accounting standards boards* (Ias) e a partire dal 1° gennaio 2019 ha trovato applicazione, per la prima volta, il principio contabile Ifrs 16 - *Leases*.

L'inclusione di Anas nel perimetro di consolidamento del gruppo Fs ha fatto, inoltre, ad avviso degli organi di gestione, venir meno l'obbligo di predisporre il conto consuntivo in termini di cassa previsto dal d.m. 27 marzo 2017 per le amministrazioni pubbliche in contabilità civilistica comprese nell'elenco Istat al fine di consentire il consolidamento del bilancio dello Stato. Questa decisione è stata più volte revocata in dubbio dal Collegio sindacale, opinione già condivisa da questa Corte in occasione della precedente relazione.

La società ha optato per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'Ifrs 10.

Il bilancio consolidato è redatto da Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a., da cui Anas è direttamente controllata.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

