





**RELAZIONE
FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2021**

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

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

Capitale Sociale:
euro 2.269.892.000,00 i.v.

Sede Legale:
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma

Codice Fiscale e Registro delle Imprese:
80208450587

R.E.A.:
1024951

Partita IVA:
02133681003

Sito web:
www.stradeanas.it



MISSIONE DELLA SOCIETÀ

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

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

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

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

La rete viaria comprende circa 32.000 chilometri di strade statali e di autostrade, compresi svincoli e complanari.

Il piano "Rientro Strade", avviato nel 2018 di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la riorganizzazione e ottimizzazione della gestione della rete viaria, ha l'obiettivo di garantire la continuità territoriale degli itinerari di valenza nazionale che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti.

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

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

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione*:

Presidente

Dott. **Edoardo Valente**

Amministratore Delegato**

Ing. **Aldo Isi**

Consigliere

Avv. **Antonella D'Andrea**

Consigliere

Dott.ssa. **Maria Cristina Giangiacomo**

Consigliere

Dott. **Carlo Palasciano Villamagna**

Collegio Sindacale***:

Presidente

Dott.ssa **Antonella Bientinesi**

Sindaco effettivo

Dott.ssa **Marianna Tognoni**

Sindaco effettivo

Dott. **Giovanni Desantis**

Sindaco supplente

Dott.ssa **Simona Passarelli**

Sindaco supplente

Dott. **Luca Rodinò**

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

Dott.ssa **Carmela Tagliarini**

SOCIETÀ DI REVISIONE*****

EY S.p.A.

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

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

*** Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 1° agosto 2019 per gli esercizi 2019-2020-2021. In data 8 ottobre 2021 il Sindaco Dott. Alessandro Zandarin ha rassegnato le proprie dimissioni, subentrando, quindi, nella carica fino alla prima assemblea utile il Dott. Luca Rodinò. Inoltre, in data 10 dicembre 2021, il Sindaco, Dott. Paolo Castaldi, ha rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico, con efficacia dalla chiusura dei lavori dell'Assemblea che avrebbe deliberato in ordine alla sua sostituzione, in considerazione della cessazione del rapporto di lavoro con l'amministrazione di appartenenza il 31 dicembre 2021. L'Assemblea degli Azionisti del 23 dicembre 2021 ha provveduto ad integrare, ai sensi dell'art. 2401 c.c., il Collegio Sindacale con la nomina di due Sindaci Effettivi nelle persone del Dott. Giovanni Desantis e della Dott.ssa Marianna Tognoni e di un Sindaco Supplente nella persona del Dott. Luca Rodinò, i quali scadranno insieme con quelli in carica ovvero con l'approvazione del Bilancio al 31.12.2021.

**** Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 19 luglio 2018 fino all'approvazione del Bilancio al 31.12.2020 e attualmente in regime di prorogatio.

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

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

Magistrato delegato al controllo

Dott. **Pino Zingale**

Delegato sostituto al controllo

Dott. **Mauro Senatore**

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

L'assegnazione delle funzioni di Delegato sostituto al controllo sulla gestione finanziaria di Anas al Dott. Mauro Senatore, in sostituzione del Dott. Marco Scognamiglio, è stata comunicata dalla Corte dei Conti in data 16.3.2022.

INDICE

	pag.
MISSIONE DELLA SOCIETÀ	6
ORGANI SOCIALI	7
INDICE	9
LETTERA DEL PRESIDENTE	10
ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	14
RELAZIONE SULLA GESTIONE	16
LEGENDA E GLOSSARIO	18
PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2021	20
PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO	21
RISORSE UMANE	23
AMBIENTE	34
CLIENTI	36
QUADRO MACROECONOMICO	41
RAPPORTI CON LO STATO E ALTRI ENTI LOCALI	45
FONDI EUROPEI E PER LA COESIONE	50
ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA	60
FATTORI DI RISCHIO	64
INVESTIMENTI	70
ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO	92
ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO	112
EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA	118
ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE	126
AZIONI PROPRIE	145
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE	145
ALTRE INFORMAZIONI	146
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	148
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021	154
PROSPETTI CONTABILI	156
NOTE AL BILANCIO	162
ALLEGATO - CONTO CONSUNTIVO DI CASSA	

LETTERA DEL PRESIDENTE



Con il 2021 si chiude un anno difficile a causa degli effetti della pandemia Covid-19. Grazie all'impegno del corpo aziendale durante tutta l'emergenza, è stata garantita la continuità nei collegamenti e nei connessi trasporti, fondamentali per superare la crisi. I risultati esposti in bilancio sono rappresentativi di tale impegno.

In particolare, va evidenziato come si sia proseguito sul versante dell'efficientamento dei processi di gestione del *core business*, rafforzando il *trend* di crescita della produzione dei principali settori di missione: la manutenzione della rete e le nuove opere, sia in termini di progettazione che di realizzazione degli investimenti; il settore delle gare; la sorveglianza della rete; la ricerca e sviluppo di nuove tecnologie per il monitoraggio delle opere d'arte, al fine di implementare la sicurezza della viabilità e sviluppare la sostenibilità degli interventi.

Dopo due anni di bilanci chiusi in perdita, il bilancio al 31 dicembre 2021 evidenzia un utile di circa 400 mila euro e un MOL positivo di 147 milioni di euro.

Nell'esercizio 2021 la produzione complessiva di Anas è stata pari a 1,8 miliardi di euro, registrando un aumento del 31% sul 2020. Si è registrata una crescita rilevante negli investimenti in manutenzione programmata, attestati a 1,2 miliardi di euro, +47% rispetto all'anno precedente. Le Nuove Opere hanno raggiunto un valore di oltre 0,6 miliardi di euro con un aumento del 10%.

Migliorare la manutenzione del patrimonio stradale è, per Anas, un obiettivo fondamentale nella consapevolezza che il monitoraggio strumentale è la chiave di volta per potenziare la sicurezza. Gestire più di 2.000 gallerie e oltre 18.000 ponti e viadotti richiede un impegno straordinario e trasversale a tutta l'Anas: dal personale su strada, ai tecnici e ingegneri strutturisti e informatici. In

questo ambito Anas è in prima linea nello studio e nell'applicazione delle tecnologie più funzionali ai propri scopi.

A conferma dell'importanza di questa attività, nell'ambito del "Fondo Complementare" connesso al PNRR, Anas ha avuto un affidamento di 270 milioni di euro per strumenti innovativi per la sicurezza delle opere d'arte e il monitoraggio tecnologico che verranno utilizzati nel prossimo futuro.

Si tratta di una significativa iniezione di risorse, che va ad aggiungersi al budget dedicato, che consente di sviluppare il programma di "Manutenzione Predittiva", volto a dotare la rete di sensori e *software* in grado di "leggere" il comportamento dei ponti e viadotti. In questo quadro Anas sta lavorando con FS Technology, società del Gruppo FS Italiane, specializzata anche nell'ottimizzazione della diagnostica predittiva.

Un essenziale tassello dell'impegno di Anas nella tecnologia riguarda le Smart Road. In questo ambito l'Azienda ha assunto il ruolo di pioniere di iniziative innovative e di sviluppo tecnologico.

Al riguardo Anas ha lavorato per maturare la prima esperienza di Smart mobility in Europa, tenutasi in occasione dei Campionati mondiali di sci alpino 2021 a Cortina d'Ampezzo, dove lungo la strada statale 51 'di Alemagna' è stata installata una infrastruttura tecnologica Smart Road, per avviare le prime sperimentazioni, concluse con successo. Nel mese di ottobre 2021 l'esperienza è stata estesa alla A91 'Roma-Fiumicino' attraverso lo showcase di un set ampliato di servizi all'utenza. Le ulteriori tratte interessate dalla sperimentazione insistono su altri importanti assi stradali del Paese: l'itinerario E45-E55 'Orte-Mestre', la Tangenziale di Catania e la A19 'Autostrada Palermo-Catania', le autostrade A90 'Grande Raccordo Anulare di Roma' e la A2 'Autostrada del Mediterraneo'.

Per quanto concerne le Nuove Opere oggi Anas ha 60 cantieri attivi e si prevede di averne circa 100 nel corso di quest'anno, con una produzione stimata in circa 900 milioni di euro. L'obiettivo dell'Azienda è, infatti, sviluppare infrastrutture viarie, di concerto con il territorio, per fornire supporto alle aree produttive realizzando un unico sistema che scambia beni e servizi, con certezza dei costi, dei tempi di percorrenza e della qualità del servizio.

Gli interventi programmati sono orientati allo sviluppo delle sinergie tra le modalità di trasporto, con l'obiettivo di attuare un sistema logistico più competitivo rafforzando il concetto di intermodalità. Con oltre 32.000 chilometri di rete Anas garantisce la continuità territoriale e conseguentemente una maggiore coesione sociale.

Nel quadro di potenziamento e messa in sicurezza della rete, nel 2021 hanno avuto un ruolo primario i Commissari Straordinari di governo, onde risolvere le significative criticità legate alla complessità dell'iter per la messa a terra degli investimenti. Anche in questo caso Anas è stata chiamata ad intervenire come protagonista portando in dote proprie figure professionali impiegate per accelerare interventi di completamento e potenziamento di itinerari facenti parte della rete stradale. Il percorso autorizzativo tracciato dal "decreto Semplificazioni", unitamente all'individuazione di Commissari Straordinari per ciascun intervento, pone le basi per una fattiva agevolazione, grazie all'introduzione di specifiche deroghe al Codice dei Contratti e ad altre norme. Il piano delle opere commissariate Anas vale oltre 17 miliardi di euro, per 32 opere con oltre 100 interventi, e coinvolge 18 Commissari. I Commissari per le opere stradali sono ingegneri Anas, scelti per l'alta professionalità, il *know how* e la possibilità di avvalersi dell'Azienda quale soggetto attuatore.

Anas sta anche fronteggiando il vasto programma di rientro delle strade provinciali sotto la propria gestione che conta circa 8.000 km in due *tranche*. La seconda *tranche* di rientro strade, conclusasi nel 2021, conta il trasferimento di circa 3.000 km, con ulteriori 1.300 ponti circa, immediatamente inseriti nel programma *Bridge Management System* che prevede cicli cadenzati di monitoraggi e ispezioni.

La forza lavoro impiegata al 31 dicembre 2021 è in aumento rispetto a quella registrata al 31 dicembre 2020 (+1,69%). In particolare, a fine 2021, l'organico complessivo a ruolo è costituito da 6.951 risorse, di cui 6.192 con contratto di lavoro a tempo indeterminato, 511 a tempo determinato, 170 a tempo determinato su Commessa Lavori e 78 unità di personale estero.

Nel corso del 2021 è stato attuato il progetto di pesatura delle posizioni, sotto la regia della Capogruppo FS Italiane, al fine di ottenere una *Job evaluation* certificata. Dopo la corretta valorizzazione del personale interno e per rispondere alle necessità del *turn over*, si è proceduto all'avvio di un Piano assunzionale, necessario per fare fronte alla mission allargata dal rientro strade.

Si conferma la necessità, per raggiungere gli obiettivi programmati nei prossimi anni, di investire in formazione e qualificazione del personale per accrescere competenze specialistiche soprattutto nel settore dell'ingegneria che è in continua evoluzione.

Riguardo alla sostenibilità Anas è fortemente orientata alla progettazione di opere di mitigazione al fine di ridurre possibili esternalità negative prodotte dalle nuove infrastrutture, tramite un insieme di interventi: monitoraggi ambientali di area vasta; interventi di rifacimento; opere di compensazione ambientale e faunistica; bonifiche. In questo quadro la rete stradale assume valenza sostenibile sia in fase di realizzazione, ad esempio con riutilizzo di materiali di risulta in ottica di economia circolare e con cantieri stradali sostenibili, che in fase di esercizio. Con riferimento alla fase gestionale vengono in particolare realizzati corridoi faunistici per minimizzare i rischi di attraversamento di animali, piantumazione di verde per compensare la perdita di territorio dovuto alla presenza della strada, utilizzate tecniche a basso impatto ambientale per la sua manutenzione. Oggi Anas è alimentata con energia pulita (certificata da fonti rinnovabili) per le sedi di lavoro, per le gallerie e per l'illuminazione lungo la rete stradale e autostradale. Si sta progressivamente sostituendo i corpi illuminanti obsoleti con LED di ultima generazione, con grandi risparmi in termini energetici.

L'attività per i prossimi anni si annuncia, quindi, ricca di sfide e saranno forti e intensi l'impegno e la passione del vertice e dell'Azienda tutta per raccogliere al meglio.

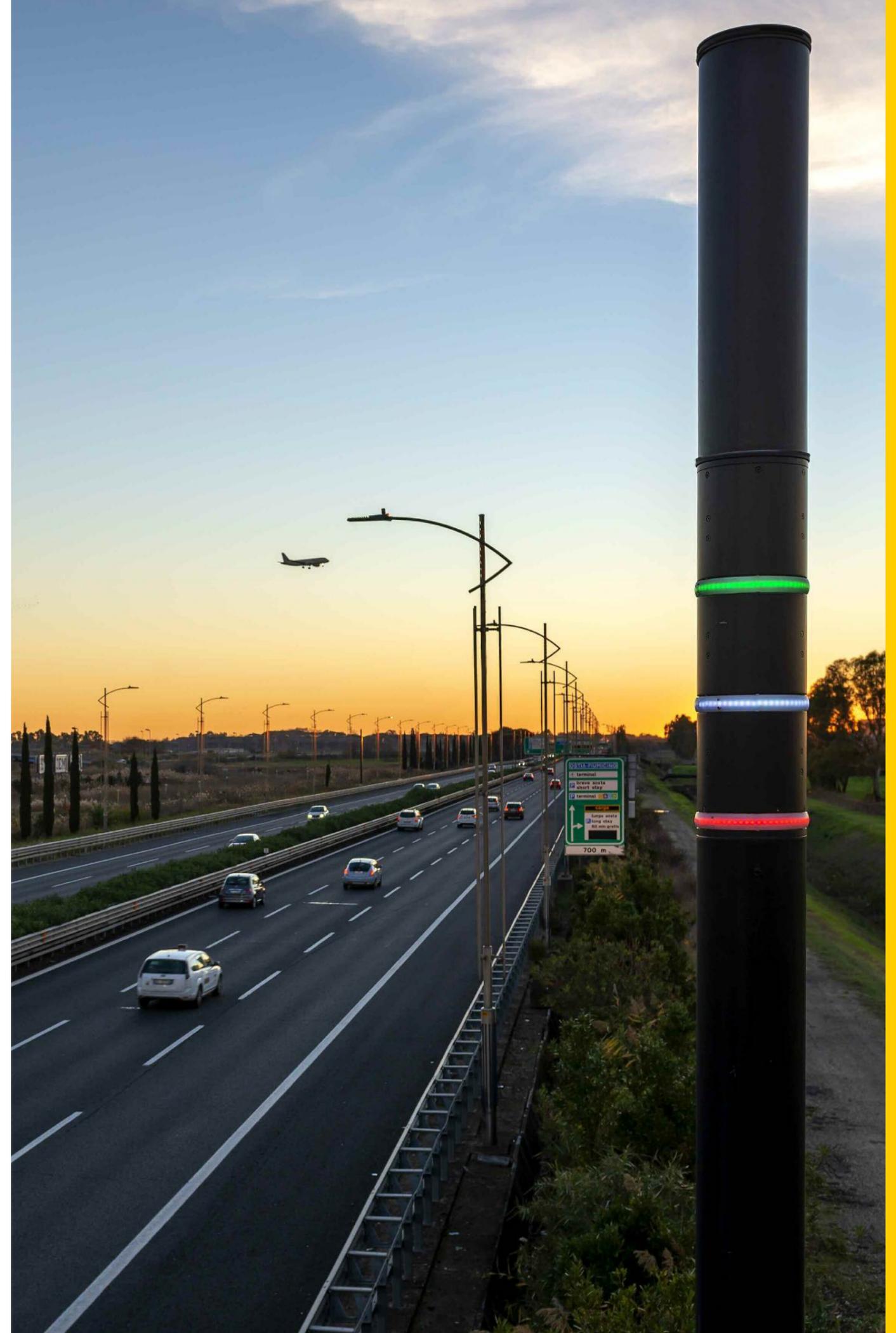
Il Presidente
Edoardo Valente



ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Anas S.p.A., del 29 aprile 2022, presieduta dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione Dott. Edoardo Valente, ha deliberato, con il voto favorevole dell'Azionista unico, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.:

- di approvare il Bilancio di Esercizio di Anas S.p.A. al 31.12.2021, corredato dalla Relazione sulla Gestione al 31.12.2021 e dal Conto Consuntivo in termini di Cassa ai sensi del DM 27 marzo 2013, che chiude con un utile di 401.657,00 euro;
- di approvare la proposta di destinare l'utile netto dell'esercizio come segue:
 - quanto a euro 20.083,00, pari al 5%, a Riserva Legale;
 - quanto a euro 381.574,00, da versare al Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 49, comma 11, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96.



RELAZIONE SULLA GESTIONE



LEGENDA E GLOSSARIO

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (NON GAAP MEASURE)

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

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

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

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

Termini di uso ricorrente

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

- **Contratto di Programma Anas (CdP Anas):** Contratto tra il MIMS e Anas S.p.A. di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e altre condizioni, quali principalmente la manutenzione, per favorire lo sviluppo della rete stradale.
- **CdS:** Codice della Strada
- **DG:** Direzione Generale
- **DICT:** Direzione Information Communication Technology
- **LCP:** Licenze, Concessioni e Pubblicità
- **ST:** Strutture Territoriali
- **MIT:** Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (oggi MIMS)
- **MIMS:** Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2021

Principali Risultati Raggiunti Nel 2021	2021	2020	
RICAVI OPERATIVI (€/Mln)	2.889,35	2.340,48	
COSTI OPERATIVI (€/Mln)	(2.741,99)	(2.172,50)	
MARGINE OPERATIVO LORDO [EBITDA] (€/Mln)	147,36	167,97	
RISULTATO OPERATIVO [EBIT] (€/Mln)	(6,61)	(19,63)	
RISULTATO D'ESERCIZIO (€/Mln)	0,40	(168,76)	
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (€/Mln)	(869,49)	(1.061,27)	
MEZZI PROPRI	2.441,47	2.441,66	
ROE	RN/MP*	0,02%	-6,29%
ROI	EBIT/CI*	-0,45%	-1,57%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	-0,23%	-0,84%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	5,10%	7,18%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	1,96	1,87
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	(0,36)	(0,43)

LEGENDA

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

EBITDA: Margine operativo lordo

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

MP: Mezzi propri

RIC: Ricavi operativi

RN: Risultato netto

EBIT: Risultato operativo

PFN: Posizione finanziaria netta

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Decreto Infrastrutture - DL n.121-2021

Il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 è stato convertito nella legge 9 novembre 2021, n. 156. La legge è entrata in vigore il 10 novembre 2021.

Con riferimento alla Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 10 novembre 2021 si rinvia a quanto riportato nell'Evoluzione prevedibile della Gestione.

Epidemia da COVID-19

Nel corso del 2021 è ancora in atto l'emergenza di sanità pubblica di interesse internazionale per l'epidemia da COVID-19 dichiarata dall'Organizzazione mondiale della Sanità nel 2020.

L'Italia, che nel 2020 è risultata uno dei paesi più coinvolti e ciò ha determinato una forte pressione sul sistema sanitario del Paese, ha visto l'emanazione da parte delle autorità Governative di una serie di provvedimenti tesi al contenimento del rischio di ulteriore espansione del virus COVID-19 presso la popolazione italiana anche per il 2021.

La trasmissione del virus COVID-19 è continuata, nonostante le misure per il contenimento della "situazione pandemica" poste in essere dalle Autorità Sanitarie di molti paesi del mondo e l'Italia ha prorogato lo stato di emergenza fino al 31 marzo 2022, salvo proroghe. A tale proposito la Società ha richiesto al Governo che anche nel 2021 venga prevista l'erogazione del contributo straordinario - così come avvenuto nel 2020 ai sensi dell'art. 214 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, modificato dal D.L. c.d. "Milleproroghe", convertito in legge il 26 febbraio u.s. - a copertura della contrazione dei ricavi o che vengano individuati comunque meccanismi compensativi in sede di definizione del prossimo Contratto di Programma ANAS-MIMS. Tale ristoro è stato riconosciuto ad Anas a marzo 2022 dal DL Sostegni - ter art. 25.

Sinergie con Ferrovie dello Stato

Nel quadro dell'attuazione delle sinergie tra Anas e Ferrovie dello Stato ex-lege 96/2017, a seguito della Comunicazione organizzativa di Gruppo n. 64 del 30 marzo 2021 (denominata "Istituzione Steering Committee, Comitato Operativo e Gruppi di Lavoro per l'attuazione delle Sinergie Anas nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane"), sono stati costituiti sotto il coordinamento della Capogruppo sei gruppi di lavoro intersocietari per identificare sinergie nei seguenti campi: Pianificazione e progettazione infrastruttura, Sviluppo operations, Risorse umane e organizzazione, *Procurement no core*, Innovazione e tecnologie infrastrutture, Sviluppo internazionale. Tali gruppi, definiti anche a seguito delle risultanze del Gruppo di lavoro istituito con Comunicazione organizzativa Anas del 7.10.2020 e operativo tra ottobre e dicembre 2020, hanno svolto tra aprile e giugno una intensa attività istruttoria, a esito della quale sono state individuate 23 iniziative di valore

sinergico e strategico, al cui interno sono state ulteriormente selezionate 10 iniziative con previsioni di positivi impatti stimati sul conto economico di Anas e di altre società del Gruppo tra il 2022 e il 2026.

Le dieci iniziative riguardano la progettazione (ottimizzazione congiunta della filiera di trattamento dei materiali di scavo in fase di realizzazione di opere; condivisione di banche dati territoriali; interlocuzione congiunta tra RFI e Anas con le istituzioni per attività di realizzazione e gestione), l'esercizio (organizzazione congiunta dei monitoraggi straordinari per opere d'arte di strade e ferrovie, in attuazione delle Linee guida emesse dal MIMS nel 2020, di prevedibile estensione alla modalità ferro; svolgimento con appaltatore unico di attività comparabili di manutenzione ordinaria), alcuni progetti speciali (progettazione degli interventi di Smart Road) e attività ripetitive di staff (acquisti centralizzati di beni e servizi *no core*, selezione personale qualificato). Nel quadro della riorganizzazione delle attività di RFI, Italferr e Anas all'interno del Gruppo, sono in corso di definizione le modalità di selezione e attuazione dei progetti condivisi di sinergia che tra i dieci selezionati saranno considerati prioritari.



FRIULI VENEZIA GIULIA - TURBINA ANAS SULLA STRADA STATALE 54 'DEL FRIULI'

RISORSE UMANE

LA COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

La forza lavoro impiegata da Anas al 31 dicembre 2021 risulta in aumento rispetto a quella registrata al 31 dicembre 2020 (+1,69%). In particolare, a fine 2021 l'organico complessivo a ruolo è costituito da 6.951 risorse, di cui 6.192 con contratto di lavoro a tempo indeterminato, 511 a tempo determinato, 170 a tempo determinato su Commessa Lavori e 78 unità di personale estero allocato su commesse lavori a carico di Anas in Algeria e Qatar.

Dal suddetto computo, in ottemperanza al criterio di classificazione del personale adottato dalla capogruppo FS, è escluso il personale con contratto di lavoro non subordinato appartenente alle seguenti tipologie contrattuali: Parasubordinati, Tirocinanti e Distaccati presso Anas da altre società o P.A., che al 31/12/2021 è pari a 30 unità.

Personale a ruolo suddiviso per inquadramento e tipo di contratto	al 31/12/2021				al 31/12/2020			
	Uomini	Donne	Totale	% su totale	Uomini	Donne	Totale	% su totale
Dirigenti	132	27	159	2%	133	23	156	2%
Quadri	1.715	599	2.134	33%	1.548	587	2.135	31%
Impiegati	3.566	834	4.400	63%	3.600	811	4.411	65%
Personale Estero*	78		78	1%	133		133	2%
Totale	5.491	1.460	6.951	100%	5.414	1.421	6.835	100%
Lavoratori a tempo indeterminato	4.822	1.370	6.192	89%	4.724	1.349	6.073	89%
Lavoratori a tempo determinato	439	72	511	7%	367	47	414	6%
Lavoratori a tempo determinato su Commessa	152	18	170	2%	190	25	215	3%
Personale Estero*	78		78	1%	133		133	2%
Totale	5.491	1.460	6.951	100%	5.414	1.421	6.835	100%
Di cui contratti part-time	7	12	19	0,3%	20	20	40	0,6%
% Donne sul totale dei dipendenti		21%				21%		

* Il Personale Estero è inserito interamente tra gli uomini poiché non si dispone di informazioni di dettaglio relative al genere.

Nota: Dalla tabella è escluso il personale non a Ruolo appartenente alle seguenti tipologie contrattuali: Parasubordinati, Tirocinanti, Distaccati presso Anas da altre Società o P.A., che ammonta complessivamente a 30 unità al 31/12/2021.

L'89% dei dipendenti è in forza con un contratto di lavoro a tempo indeterminato e lo 0,3% con contratto part-time. L'aumento dell'organico registrato rispetto all'anno 2020 è avvenuto nell'ambito dei contratti a Tempo indeterminato (+119 unità) e in quello a Tempo determinato (+97) mentre si registra un calo tra il personale a Tempo Determinato su Commessa (-45) e tra il personale Estero (-55).

Si segnala, inoltre, che il 21% della forza lavoro totale è composta da donne in linea con i dati registrati nell'anno 2020.

Per quanto concerne il personale in entrata, nell'anno 2021, sono state effettuate 1.074 assunzioni, di cui 323 a Tempo Indeterminato, 744 a Tempo Determinato e Tempo Determinato su Commessa e 7 relative al Personale Estero. Inoltre, sono state effettuate 76 trasformazioni contrattuali da Tempo Determinato a

Tempo Indeterminato. Per quanto concerne le uscite, invece, si registrano 958 cessazioni, di cui 280 a Tempo Indeterminato, 616 a Tempo Determinato e Tempo Determinato su Commessa e 62 relative al Personale Estero.

	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza al 31/12/2020	4.544	2.135	6.679	156	6.835
Assunzioni	841	232	1.073	1	1.074
Promozioni/Retrocessioni		68	68	12	80
Totale Entrate	841	300	1.141	13	1.154
Cessazioni	840	109	949	9	958
Promozioni/Retrocessioni	67	12	79	1	80
Totale Uscite	907	121	1.028	10	1.038
Consistenza al 31/12/2021	4.478	2.314	6.792	159	6.951

La consistenza media a ruolo è aumentata nell'anno di 225,4 unità (+3,46%).

Alla data del 31/12/2021 l'età media dei dipendenti Anas risulta pari a 47,1 anni, dato sostanzialmente in linea rispetto ai 47,2 anni registrati al 31/12/2020.

Età Media*	Età Media al 31/12/2021			Età Media al 31/12/2020		
	Maschio	Femmina	Totale	Maschio	Femmina	Totale
Lavoratori a tempo indeterminato	48,8	46,6	48,0	48,8	46,3	48,2
Lavoratori a tempo determinato	38,6	35,7	38,2	38,0	34,4	37,5
Media	47,4	45,9	47,1	47,6	45,7	47,2

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

	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza media a ruolo Anno 2020	4.216	2.138	6.354	147	6.501
Consistenza media a ruolo Anno 2021	4.330	2.238	6.568	159	6.727

Per quanto concerne la distribuzione dei dipendenti a Tempo Indeterminato per età anagrafica si segnala che circa il 41% ha un'età superiore a 50 anni. Infine, per quanto riguarda la distribuzione dei dipendenti a Tempo Indeterminato per anzianità aziendale si segnala che circa il 72% dei dipendenti Anas vanta un'anzianità di servizio compresa tra 0 e 20 anni.

Consistenze per Età Anagrafica - Personale a Tempo Indeterminato				
Fascia d'età	Impiegati	Quadri	Dirigenti	Totale
21 - 30	230	16	-	246
31 - 40	861	364	-	1.225
41 - 50	1.253	889	32	2.174
51 - 60	947	719	91	1.757
61 e oltre	494	261	35	790
Consistenza TI al 31/12/2021	3.785	2.249	158	6.192

JOB POSTING

Nel corso del 2021, sono stati pubblicati 10 Avvisi di Selezione Interna, di cui 5 per passaggi orizzontali e 5 per passaggi verticali. Inoltre, si sono tenute le prove selettive relative a 12 Avvisi di Selezione pubblicati nel 2020. In riferimento ai dati sopra esposti complessivamente sono state ammesse alle prove selettive 37 risorse di cui 28 sono risultate idonee al profilo professionale richiesto.

Job Posting Passaggi Orizzontali

In riferimento alle Selezioni per Passaggi Orizzontali espletate sono state ammesse alle prove selettive 17 risorse di cui 13 valutate idonee al profilo professionale oggetto di selezione.

Job Posting Selezioni Verticali

In riferimento alle Selezioni per Passaggi Verticali espletate sono state ammesse alle prove selettive 20 risorse di cui 15 valutate idonee al profilo professionale oggetto della selezione.

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Nel corso dell'anno 2021 sono stati realizzati interventi formativi per un totale di 13.420 partecipazioni, 15.879 giornate di formazione e 59.760 ore di formazione, per un costo totale pari a 479 mila euro. Nel suddetto periodo, a seguito delle Misure per il contenimento e la gestione dell'emergenza sanitaria "Coronavirus" le attività formative in presenza sono rimaste sospese, a eccezione di quelle attività in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro per le quali è prevista l'obbligatorietà della formazione in presenza. Anas ha, pertanto, ricalibrato le proprie politiche, progettando gli interventi formativi con modalità "a distanza", mantenendo il consueto livello di personalizzazione dei contenuti e assicurando la prosecuzione delle attività, nel pieno rispetto delle disposizioni governative e della sicurezza dei lavoratori.

Area Culturale

- corso "Il Performance Management in Anas", i destinatari sono stati n. 6.196. La finalità dell'intervento formativo, avviato il giorno 24 maggio 2021 e concluso il 31 ottobre 2021, è stata quella di offrire ulteriori momenti di crescita, rafforzando e ampliando le conoscenze e competenze in materia di Performance Management.

Area Relazionale Gestionale

- corso "Public Speaking" rivolto a 30 Dirigenti, ripartiti tra Responsabili delle Strutture Territoriali e ad altre figure aziendali. L'attività formativa è stata erogata a distanza.

Area Tecnico-Specialistica

- "Progetto di formazione" per il Personale di Esercizio che ha coinvolto 30 Capi Cantoniери di nuova assunzione per un totale di 27 ore di formazione individuale, in tale ambito sono state affrontate le seguenti tematiche: il Codice della Strada, l'infrastruttura stradale, gli indicatori di qualità e le app per il monitoraggio delle infrastrutture (Ponti, Viadotti e Gallerie), le attività di manutenzione ricorrente, la gestione degli interventi per emergenze e calamità naturali, la gestione degli incidenti, piani neve ed esodo estivo. L'attività descritta verrà riproposta nel futuro a tutto il personale neoassunto che ricoprirà tale Ruolo.

- L'attività formativa "Responsabili e Vice-Responsabili per la sicurezza nelle gallerie stradali" accreditata dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri, è finalizzata al conseguimento dell'abilitazione a Responsabile e/o Vice Responsabile per la sicurezza nelle Gallerie Stradali. Il percorso, avviato nel mese di giugno 2020, è in fase di erogazione dalla Fondazione Fastigi in modalità e-learning e coinvolge n. 26 professionalità aziendali, già operanti in materia di gallerie stradali. I corsisti, al termine del percorso, e dopo il superamento di un test finale, riceveranno l'attestato dalla Facoltà di Ingegneria della Sapienza – Università di Roma e il riconoscimento di 120 crediti formativi professionali.
- Il corso di "Formazione in materia di anticorruzione" riguarda le aree a rischio reato Legge 190. Al corso hanno partecipato i Direttori, i Dirigenti e i Responsabili dislocati su tutto il territorio nazionale. L'attività formativa è stata realizzata in collaborazione con la Direzione Tutela Aziendale mediante l'effettuazione di singole sessioni formative.
- Il corso "Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001" è un progetto formativo rivolto a tutti i dipendenti di Anas basato su quanto approvato dall'Organismo di Vigilanza (OdV) e dalla Direzione Legale (DL) e si pone l'obiettivo di trasmettere le principali informazioni in merito al D.Lgs. 231/2001 e le novità introdotte nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo recentemente aggiornato. Il corso, fruibile in modalità e-learning tramite piattaforma LMS (*Learning Management System*) disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, è stato realizzato avvalendosi di una società esterna che ha curato per Anas la stesura del nuovo modello 231. I partecipanti hanno potuto seguire i moduli didattici in completa autonomia accedendo da vari dispositivi (PC/notebook aziendale, tablet e smartphone).
- Il corso "Il Responsabile Unico del Procedimento ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016", si rivolge a tutte le professionalità aziendali, dirigenziali e non dirigenziali, che svolgono attività di responsabile Unico del Procedimento (RUP), per un totale di 398 partecipanti. Questa iniziativa ha come obiettivo quello di fornire ai discenti conoscenze e competenze di carattere tecnico, giuridico e amministrativo, necessarie allo svolgimento dell'attività di RUP ai sensi del D.Lgs. n. 50/2016 e si inserisce nell'ambito di un percorso di formazione più ampio rivolto ai RUP che ha portato alla realizzazione, durante gli anni 2019, 2020 e 2021, di una serie di interventi formativi in materia di *project management*, *green public procurement*, *soft skills* e gestione dei codici identificativi gara (CIG).
- Il progetto denominato "Avvocato di commessa" si pone come fine quello di fornire assistenza legale su base continuativa alle figure tecniche coinvolte nei cantieri (Responsabili del procedimento e Direttori lavori), far fronte tempestivamente alle problematiche relative alla fase esecutiva dell'appalto e risolvere preventivamente le criticità che potrebbero generare pretese risarcitorie da parte degli appaltatori. Il corso è stato erogato, nei mesi di settembre e ottobre 2021, in collaborazione con il Politecnico di Milano. Il progetto formativo ha coinvolto 43 professionalità aziendali, tra cui legali Anas presenti sul territorio, legali della Direzione Generale, con funzioni di coordinamento atte a garantire l'omogeneità delle decisioni, oltre che alcuni tecnici facenti parte delle Segreterie Tecniche di supporto ai Commissari Straordinari.
- Corso "Ingegneria Naturalistica" è un'attività formativa rivolta a 30 professionalità tecniche aziendali al fine di fornire informazioni di base nell'ambito degli interventi di Ingegneria Naturalistica, anche allo scopo di poter sviluppare attività di indirizzo, controllo e progettazione in house relativamente alle suddette tematiche.

- Il percorso di formazione "Trasporti eccezionali" è rivolto a n.40 Professionalità Aziendali abilitate all'utilizzo del Portale Trasporti Eccezionali, in servizio presso le U.O. Service e Patrimonio. L'obiettivo di questo corso è stato quello di fornire ai partecipanti conoscenze e competenze di carattere tecnico, necessarie allo svolgimento del ruolo. I docenti coinvolti sono state Professionalità interne Anas esperte nel ruolo.

Sicurezza e Salute nei Luoghi di Lavoro

Si riportano di seguito i principali interventi formativi erogati:

- aggiornamento per i Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione dei Lavori;
- formazione per Addetti al servizio di prevenzione e protezione (ASPP) – mod. A e mod. B della durata, rispettivamente, di 24 e 48 ore erogati in modalità e-learning e videoconferenza;
- formazione e aggiornamento in ottemperanza all'Accordo Stato Regioni n. 53/2012 per conduttori di macchine operatrici;
- formazione e aggiornamento in ottemperanza al D. Lgs. 81/08 e s.m.i. per addetti alle squadre di emergenza incendio.

ATTIVITÀ RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso dell'anno 2021, sono proseguiti i confronti tra azienda e organizzazioni sindacali, relativi alla disamina di diverse tematiche. In via prioritaria sono stati effettuati diversi incontri riguardanti la revisione del Regolamento Alloggi di Servizio Dipendenti, si è proseguito, nello stesso periodo, con le riunioni attinenti la tematica dell'Esercizio, dando priorità ai confronti relativi all'implementazione del Modello Organizzativo e alla riorganizzazione delle Sale Operative delle strutture Territoriali. Il 3 giugno 2021 è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali Nazionali l'importante Accordo relativo all'introduzione in azienda dello smart working in forma strutturata e permanente. Tale Accordo ha stabilito che dalla fine del periodo di emergenza sanitaria legato alla attuale pandemia, a seguito della pubblicazione di specifici avvisi da parte dell'azienda, i dipendenti, che svolgono attività compatibili con tale modalità di lavoro, volontariamente potranno manifestare la loro intenzione di aderire. Tale accordo, recependo una serie di elementi fortemente innovativi dettati dal perimetro normativo di riferimento, anche in virtù dell'introduzione dello stesso istituto contrattuale nel CCNL dipendenti del 2019, 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. Il 29 luglio 2021 si è concluso il confronto tra azienda e organizzazioni sindacali che ha portato alla definizione della revisione del Regolamento per l'erogazione e la ripartizione dell'incentivo per attività tecniche ex art. 113 D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., così come previsto dall'art. 114 del vigente CCNL dipendenti, resosi necessario per l'adeguamento normativo introdotto. In data 31 luglio 2021, è stata presentata dalle OO.SS. Nazionali la piattaforma per il rinnovo del CCNL dei dipendenti del Gruppo Anas, scaduto il 31 dicembre 2021. Nel mese di ottobre 2021, le OO.SS. hanno presentato all'azienda la citata piattaforma, relativa al rinnovo del CCNL per il triennio 2022/2024, dando avvio alla trattativa iniziata con l'apertura dei tavoli tecnici congiunti nel mese di novembre 2021.

LA CERTIFICAZIONE DI QUALITÀ

I Sistemi di Gestione della Qualità (SGQ) si propongono di impostare e applicare nelle aziende un sistema efficiente di gestione allo scopo di effettuare in modo strategico gli interventi in funzione di un'ottimizzazione delle prestazioni complessive dell'azienda, diffondendo la cultura del miglioramento continuo, partecipato e per piccoli passi, alimentando in azienda soluzioni praticabili a problemi di efficienza o di soddisfazione del cliente attraverso il coinvolgimento diretto del personale.

Attualmente Anas ha un unico Sistema di Gestione in conformità alla norma EN ISO 9001/2015 la cui certificazione è stata rinnovata nel Gennaio 2021 dalla TÜV Italia Srl. Il Campo di applicazione del Certificato è: Pianificazione, esecuzione, monitoraggio e gestione tecnica, amministrativa, legale e finanziaria dei processi di progettazione di grandi opere infrastrutturali, appalto di lavori stradali e servizi connessi, direzione lavori, esercizio e sorveglianza della rete stradale in gestione diretta, progetti di ricerca, effettuazione di prove sui materiali e controlli delle infrastrutture con tecnologie innovative.

Nel corso dell'anno, sono stati previsti due cicli di audit. In considerazione dell'obiettivo del Piano Industriale per la certificazione del Sistema di gestione integrato secondo le norme UNI EN ISO 9001, 14001 e 45001 (Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza sul lavoro), il primo ciclo di audit interno, terminato a fine Luglio, è stato lo strumento attraverso il quale definire, anche sulla base delle informazioni già acquisite, un documento di Gap Analysis e Action Plan, che ha individuato le azioni, gli investimenti e i tempi per la risoluzione delle criticità riscontrate, ai fini dell'ottenimento della certificazione. Il documento di Gap Analysis e Action Plan, approvato da ciascun Responsabile di I livello, è stato trasmesso a Sistemi di Gestione della Direzione Generale che, insieme al Direttore Risorse Umane e Organizzazione, provvederanno a condividere periodicamente i risultati e lo stato di avanzamento. Al fine di adottare una metodologia comune per l'integrazione dei sistemi e in un'ottica di formazione on the job, è stato previsto un supporto esterno che ha affiancato i Sistemi di Gestione della DG e delle ST, nelle attività di audit e nella definizione del documento di Gap Analysis, soprattutto per le attività relative alla certificazione 45001. Infine, nell'ambito del Progetto di implementazione del Sistema di gestione Integrato, sono state previste, 16 giornate di audit integrati effettuate, ad Aprile, presso la Direzione Generale e le Strutture Territoriali Abruzzo e Molise, Liguria, Toscana e Lazio.

Il secondo ciclo di audit si è svolto nei mesi di Novembre e Dicembre 2021. Questo ciclo di audit ha avuto come obiettivo principale monitorare lo stato di avanzamento di quanto rilevato nelle Gap Analysis e Action Plan e per le UO coinvolte nella fase di ricertificazione un approfondimento sui processi *core* aziendali.

Al fine di garantire l'adozione delle misure per il contenimento e gestione dell'emergenza sanitaria Coronavirus le attività di audit, come nel 2020, sono svolte in parte da remoto e in parte in presenza, e la scelta delle tematiche, per la Qualità, segue l'approccio *risk based thinking*.

Nella fase finale dell'anno è stata pubblicata sul sito istituzionale, la Politica Integrata, redatto il Manuale SGI e inviate per la pubblicazione le procedure relative al SGI.

SICUREZZA SUL LAVORO

La salute e la sicurezza dei lavoratori è uno degli obiettivi fondamentali di Anas. L'impegno per il raggiungimento di un livello sempre più alto di tutela delle risorse umane, ha visto l'Azienda affrontare anche nel 2021 la pandemia COVID-19 con il massimo sforzo su tutto il territorio nazionale, con azioni congiunte e scelte condivise.

Attraverso l'Unità di Crisi Aziendale, istituita per fronteggiare l'emergenza, sono state puntualmente aggiornate e attuate tutte le misure previste dalle disposizioni nazionali, regionali e Protocolli condivisi di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro e sui cantieri, assicurando un costante supporto alle strutture territoriali. Le misure e gli interventi per il contenimento della diffusione del contagio all'interno della popolazione aziendale sono individuate sulla base della fattibilità senza discriminazione alcuna dei lavoratori e con l'unico fine di garantire la maggior tutela per tutti, coniugandoli con le esigenze di produttività/attività.

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

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

Nell'ambito del monitoraggio degli infortuni sul lavoro, sono stati raccolti, valutati e registrati gli eventi occorsi nel 2021 e sono state elaborate le statistiche utili al controllo dell'incidenza infortunistica in azienda, nell'ottica di un miglioramento costante della prevenzione. Dalla raccolta dei dati e degli elementi di informazione acquisiti tramite la modulistica aziendale di riferimento, per il 2021 è stata elaborata la distribuzione per tipologia:

Distribuzione per tipologia	
Descrizione	Totale
n. infortuni (escluso itinere)	77
n. infortuni in itinere	23
n. assenze totale per infortuni	100
Durata in giorni di assenze per infortuni (compreso itinere)	3.292

Nel 2021, in considerazione delle disposizioni organizzative sono state conferite, ai sensi e per gli effetti dell'art. 16 del d.lgs. 81/08 deleghe di funzione ai nuovi Responsabili di Area di ciascuna Struttura Territoriale e sono state fornite indicazioni operative per l'effettuazione dei controlli di primo livello a cura

dei datori di lavoro, previsti nel sistema dei controlli del MOG sicurezza.

Sono stati, altresì assicurati i controlli di secondo livello previsti dal citato sistema e sono stati realizzati due cicli di audit presso tutte le Strutture Territoriali. Dato l'obiettivo di acquisire la certificazione UNI ISO 45001:2018 del sistema di gestione della sicurezza di Anas, elaborato ai sensi dell'art. 30 del d.lgs. 81/08 e in vigore dal 2010, per il primo ciclo di audit è stato richiesto un supporto ad auditor esperti esterni anche al fine di ottenere una valutazione di conformità, del sistema, ai precetti della UNI ISO 45001:2018. Dalle risultanze di tali audit sono state introdotte azioni di miglioramento, tra cui l'integrazione della documentazione aziendale di sistema.

Anche quest'anno, è stato realizzato l'evento annuale del Safety-Day in modalità off-line e in forma ridotta in considerazione della situazione emergenziale ancora in atto.

Data la trasversalità della materia della sicurezza su tutti i processi aziendali e della natura partecipativa della prevenzione, è stata condotta una indagine census sulla cultura percepita della sicurezza, progetto ideato dalla Capogruppo FS con la collaborazione dell'Istituto di *management* Sant'Anna di Pisa. In tale occasione sono stati presentati i primi risultati della *survey* sulla cultura percepita in azienda. I risultati dell'indagine ci consentiranno di intraprendere iniziative mirate al miglioramento della cultura aziendale e del livello di consapevolezza, in linea con lo standard della ISO 45001:2018 quale stimolo per costruire valori condivisi, compartecipazione e cooperazione.

SCENARI NORMATIVI DEL LAVORO

Come noto, Anas, da gennaio 2018, a seguito del trasferimento delle proprie azioni dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) a Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS), disposto dall'art. 49 del D.L. n. 50/2017, pur continuando ad essere annoverata tra i soggetti inclusi nell'elenco Istat delle amministrazioni pubbliche, non essendo più direttamente controllata dal MEF, bensì da una società a controllo pubblico che emette strumenti finanziari quotati in mercati regolamentati, non risulta essere più destinataria di diversi vincoli normativi previgenti in materia di personale. In particolare, non trovano più applicazione nei confronti di Anas le norme di contenimento della spesa previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco dell'Istat delle amministrazioni pubbliche e non è più destinataria anche della maggior parte delle disposizioni contenute nel Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica. Per quanto concerne gli interventi normativi di interesse per la Società relativi all'anno 2021 di maggior rilievo, si segnalano di seguito i principali provvedimenti emanati:

Provvedimenti inerenti allo stato emergenziale:

- proroga dello stato emergenziale – scadenza del provvedimento: 31 marzo 2022 (D.L. n. 221/2021);
- proroga della possibilità di utilizzare la procedura semplificata di smart working di cui all'art. 90, commi 3 e 4, del D.L. n. 34/2020, conv. in L. n. 77/2020 – scadenza del provvedimento: 31 marzo 2022 (D.L. n. 221/2021);
- proroga della possibilità di rinnovare o prorogare per una sola volta i contratti a termine senza l'inserimento di causali - scadenza del provvedimento: 31 dicembre 2021 (D.L. n. 41/2021, conv. in L. n. 69/2021);

- proroga del divieto di licenziamenti collettivi e per giustificato motivo oggettivo per aziende che, come Anas e le proprie società controllate, non accedono agli ammortizzatori sociali emergenziali - scadenza del provvedimento: 31 ottobre 2021 (D.L. n. 41/2021, conv. in L. n. 69/2021);
- proroga delle disposizioni sulle tutele a favore dei lavoratori fragili;
- equiparazione della assenza del lavoratore fragile al ricovero ospedaliero (art. 26, comma 2, D.L. n. 18/2020) - scadenza del provvedimento: 31 dicembre 2021 (D.L. n. 146/2021, conv. in L. n. 215/2021);
- diritto di svolgere lo smart working, anche attraverso l'adibizione a diversa mansione ricompresa nella medesima categoria o area di inquadramento, o allo svolgimento di specifiche attività di formazione professionale anche da remoto (art. 26, comma 2 bis, D.L. n. 18/2020) - scadenza del provvedimento: 28 febbraio 2022 (D.L. n. 221/2021);
- regime di sorveglianza sanitaria eccezionale (art. 83 D.L. n. 18/2020) – scadenza del provvedimento: 31 marzo 2022 (D.L. n. 221/2021);
- reintroduzione e successive proroghe della possibilità di usufruire di Congedi parentali straordinari per i genitori lavoratori dipendenti di figli conviventi minori di anni 14, figli con disabilità grave accertata (i) per la durata dell'infezione da SARS-CoV-2 del figlio; (ii) per la durata della quarantena del figlio; (iii) nel caso in cui sia stata disposta la sospensione dell'attività didattica o educativa in presenza o il figlio frequenti centri diurni a carattere assistenziale dei quali sia stata disposta la chiusura – scadenza del provvedimento: 31 marzo 2022 (D.L. n. 221/2021);
- introduzione nell'ordinamento della Certificazione Verde Covid-19 (c.d Green pass), volta ad attestare una delle seguenti condizioni: (i) l'avvenuta vaccinazione anti-SARS-CoV-2, al termine del prescritto ciclo vaccinale (comprensivo di dose di richiamo "booste"), (ii) l'avvenuta guarigione da COVID-19, con contestuale cessazione dell'isolamento prescritto in seguito ad infezione da SARS-CoV-2 (iii) l'effettuazione di test antigenico rapido o molecolare con esito negativo; (iv) la guarigione dall'infezione intervenuta dopo la somministrazione della prima dose di vaccino o al termine del ciclo vaccinale. Il possesso e l'esibizione della suddetta certificazione è divenuto, con successivi provvedimenti, obbligatorio per l'accesso nei luoghi di lavoro per tutti i settori lavorativi, sia pubblici che privati, ai fini dello svolgimento della prestazione lavorativa, di formazione o di volontariato, anche sulla base di contratti esterni - scadenza del provvedimento: 31 marzo 2022 (D.L. n. 221/2021);
- aggiornamento delle disposizioni in tema di quarantena a seguito di contatto con soggetto risultato positivo al virus Covid-19 e di isolamento a seguito di positività allo stesso, con l'equiparazione, per tutto l'anno 2021, del periodo trascorso in quarantena con Sorveglianza attiva o in permanenza domiciliare fiduciaria con Sorveglianza attiva, a malattia ai fini del trattamento economico previsto dalla normativa di riferimento (D.L. n. 229/2021).

A seguito dell'adozione dei provvedimenti legislativi sopra citati, anche nel corso dell'anno 2021, come avvenuto nel 2020, Anas ha continuato l'opera di recepimento e di attuazione delle norme emanate per ridurre il contagio, attraverso una serie di disposizioni e informative interne. Tra le più rilevanti, si segnalano:

- la proroga dello smart working nella forma agevolata attualmente prevista per lo stato emergenziale per la maggior parte del proprio personale, ivi compreso quello con qualifica dirigenziale, sia della Direzione Generale che delle Strutture Territoriali, salvo alcune categorie di lavoratori, in ragione del-

l'incompatibilità di tale modalità di espletamento dell'attività lavorativa con le attività in concreto svolte dagli stessi. Lo smart working nella forma agevolata è, tuttora, in utilizzo in azienda e verrà prorogato sino all'attuale scadenza dello stato emergenziale (attualmente prevista per il 31 marzo 2022, come sopra evidenziato);

- la pubblicazione di informative aziendali di aggiornamento sulle modalità di riconoscimento dei nuovi congedi speciali COVID-19, nonché sui lavoratori c.d. "fragili" per assicurare agli stessi lo svolgimento in sicurezza dell'attività lavorativa in relazione al rischio di contagio da Virus SARS-Cov-2;
- l'adozione di misure specifiche volte a limitare il ricorso alle trasferte a esigenze di servizio urgenti e indifferibili;
- il recepimento delle indicazioni operative amministrative sulla corretta modalità di gestione del personale in "quarantena" e in isolamento per positività al Covid-19, anche alla luce degli aggiornamenti legislativi emanati e dei relativi Protocolli anti-contagio condivisi per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus all'interno delle imprese;
- la pubblicazione delle Linee Guida Green pass, con le quali sono stati definiti il modello organizzativo e le regole per la verifica del Green pass da parte del proprio personale e di tutti i soggetti che svolgono per essa, a qualsiasi titolo la propria attività lavorativa, di formazione o di volontariato, anche sulla base di contratti esterni, nonché delle informative aziendali di aggiornamento, rese necessarie a seguito delle ulteriori indicazioni e chiarimenti forniti dalle autorità competenti e/o dell'emissione di nuovi provvedimenti legislativi.

Altri provvedimenti emanati in ambito giuslavoristico:

- estensione a 10 giorni (in precedenza 7) del congedo obbligatorio per il padre lavoratore dipendente, da fruire entro i 5 mesi dalla nascita del figlio (L. n. 178/2020 – Legge di bilancio 2021);
- estensione del valore dei fringe benefit a 516,46 euro anche per l'anno 2021 (D.L. n. 41/2021, conv. in L. n. 69/2021);
- autorizzazione per Anas S.p.A. ad assumere, negli anni 2021 e 2022, con contratti di lavoro a tempo determinato, 370 unità di personale da dedicare alle attività di manutenzione e ispezione dell'intera rete stradale (D.L. n. 73/2021, conv. in L. n. 106/2021);
- introduzione della causale c.d. collettiva per i contratti a termine, ovvero della possibilità per la contrattazione collettiva di individuare specifiche esigenze legittimanti la stipula di un contratto a termine superiore ai 12 mesi, ma comunque non eccedente i 24 mesi (L. n. 106/2021, di conv. del D.L. n. 73/2021);
- aggiornamento delle disposizioni in materia di pari opportunità tra uomo e donna in ambito lavorativo (L. n. 162/2021);
- Con riferimento allo scenario relativo all'anno 2022, invece, si fa presente che il 31 dicembre 2021 è stata pubblicata la L. n. 234/2021 (legge di bilancio 2022), con vigenza dal 1° gennaio 2022. Tra le misure di interesse in ambito giuslavoristico, si segnala la riduzione degli scaglioni da 5 a 4, per la determinazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF).

Tra le modifiche in materia pensionistica si segnala:

- introduzione della c.d. "Quota 102", in sostituzione della "Quota 100", rivolta ai soggetti che maturano, nell'anno 2022, il requisito anagrafico di 64 anni di età e quello contributivo pari a 38 anni di anzianità;

- proroga per tutto il 2022 della c.d. "Opzione donna", che consente l'accesso anticipato al pensionamento da parte delle lavoratrici che hanno maturato alla data del 31.12.2021 i requisiti anagrafici e contributivi pari a 58 anni di età e 35 anni di contribuzione;
- proroga della c.d. "Ape Sociale" fino al 31 dicembre 2022 e eliminazione del requisito previgente che prevedeva il termine della prestazione di disoccupazione da almeno 3 mesi;
- previsione, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, di emanazione di nuove linee guida in materia di tirocini extracurricolari, secondo criteri tassativamente elencati, a cura del Governo e delle Regioni;
- Istituzione, a decorrere dal 1° marzo 2022, dell'Assegno Unico e Universale, strumento di sostegno economico alle famiglie per figli a carico;
- introduzione di un esonero, per un anno e nella misura del 50% del versamento dei contributi previdenziali a carico dipendente, per le lavoratrici madri, a decorrere dal rientro nel posto di lavoro dopo la fruizione del congedo obbligatorio di maternità;
- introduzione del trattamento integrativo del reddito per i titolari di reddito da lavoro dipendente fino a 15.000 euro (importo annuo di 1.200 euro) e per i titolari di reddito da lavoro dipendente superiore a 15.000 euro e inferiore a 28.000 euro (con clausola di salvaguardia);
- istituzione di un fondo per l'uscita anticipata dei lavoratori delle imprese in crisi;
- trasferimento della funzione previdenziale svolta dall'INPGI all'INPS;
- esonero per l'anno 2022 sulla quota dei contributi IVS a carico del lavoratore dello 0,8% al ricorrere dei requisiti previsti dalla legge;
- proroga del contratto di espansione per il 2022 e il 2023;
- introduzione di un'ulteriore condizione, per il rilascio del DURC, che consiste nel versamento dell'aliquota di contribuzione ordinaria ai fondi di solidarietà bilaterali;
- semplificazione dell'accesso alla Naspi;
- introduzione di una misura a sostegno delle lavoratrici autonome iscritte alla gestione separata e libere professioniste, per il periodo di maternità;
- possibilità per i Fondi comunitari e per il Fondo sociale europeo di finanziare piani formativi aziendali di incremento delle competenze dei lavoratori destinatari di trattamenti di integrazione salariale in costanza di rapporto.

Si evidenzia, inoltre, che, con il D.L. n. 1/2022, è stato esteso l'obbligo vaccinale per la prevenzione dell'infezione da SARS-Cov-2 dall'8 gennaio 2022 e fino al 15 giugno 2022, nei confronti dei soggetti che abbiano compiuto il cinquantesimo anno di età, ad eccezione delle esenzioni previste per motivi di salute. Detto obbligo si applica dal 15 febbraio 2022 anche a tutti i lavoratori e i soggetti che svolgono attività lavorativa, anche in forza di contratti esterni, o di formazione o di volontariato, ultracinquantenni, per l'accesso ai luoghi di lavoro nell'ambito del territorio nazionale.

Lo stesso provvedimento ha, inoltre, previsto la possibilità anche per le imprese con più di 15 dipendenti, dopo il quinto giorno di assenza ingiustificata (nel caso in cui i lavoratori comunicano di non essere in possesso della certificazione verde COVID-19 o qualora risultino privi della predetta certificazione al momento dell'accesso al luogo di lavoro), di sospendere il lavoratore per la durata corrispondente a quella del contratto di lavoro stipulato per la sua sostituzione e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni lavorativi, rinnovabili fino al termine del 31 marzo 2022, senza conseguenze disciplinari e con diritto alla conservazione del posto di lavoro per il lavoratore sospeso.

AMBIENTE

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

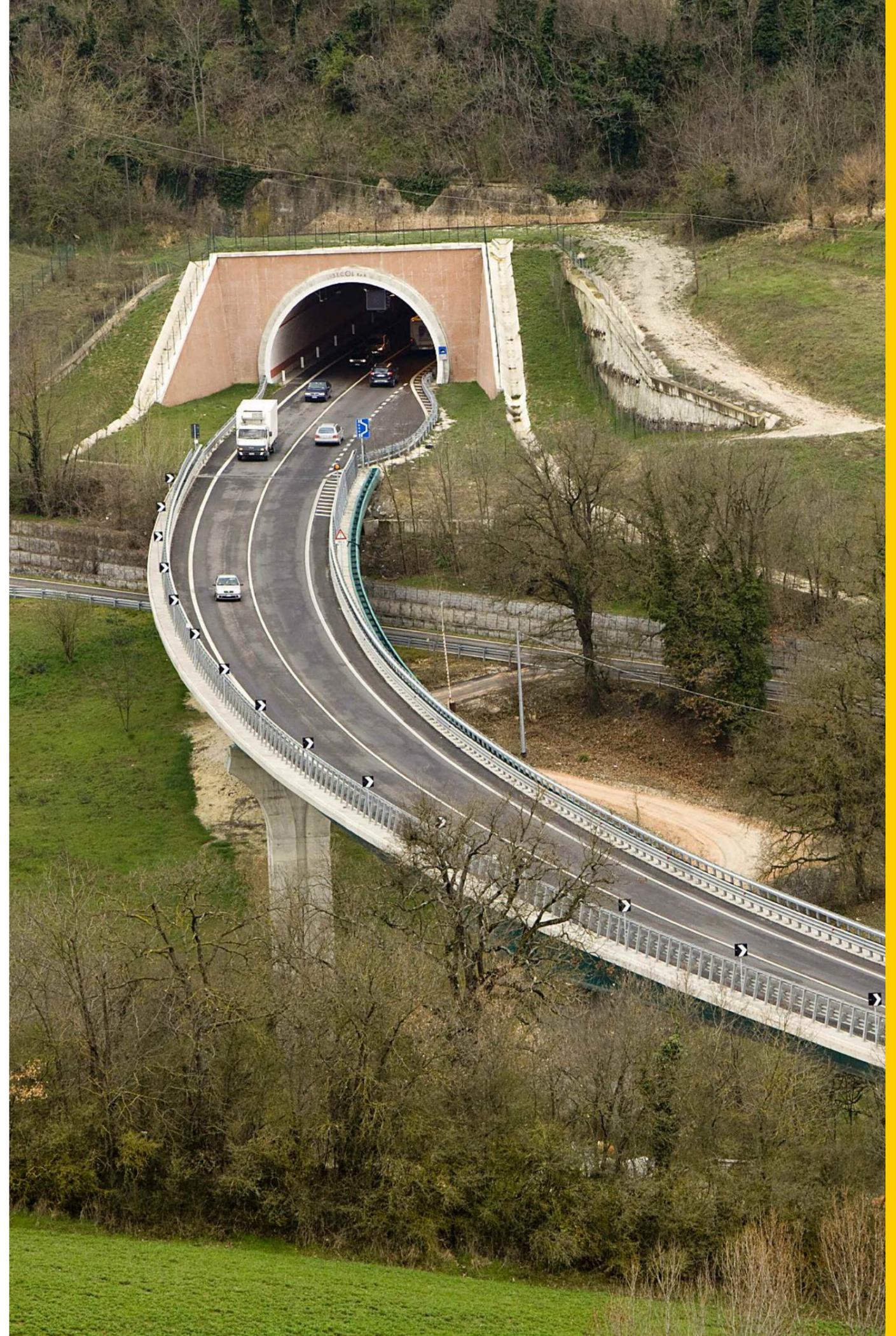
Anas rivolge particolare attenzione all'ambiente, il cui rispetto è di prioritaria importanza nella gestione delle attività svolte dalla Società. In quanto gestore stradale, Anas interagisce con le matrici ambientali durante la realizzazione di una nuova opera, l'esercizio della rete stradale e gli interventi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

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

Nel corso del 2021, sono state svolte le attività previste dal Sistema e sono stati realizzati due cicli di audit presso la Direzione Generale e le Strutture Territoriali.

È stata completata l'attività di revisione delle Istruzioni Operative del Sistema di Gestione Ambientale al fine sia dell'aggiornamento normativo che dell'adeguamento al nuovo format aziendale e sono state svolte le attività propedeutiche alla revisione del sistema documentale in un'ottica di integrazione dei Sistemi. Alle Istruzioni Operative ambientali sono state allegare delle *check list* per la verifica del rispetto delle prescrizioni previste e sono state svolte le attività propedeutiche alla definizione della *Gap Analysis* per la Direzione Generale e per le Strutture Territoriali.

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



CLIENTI

SERVIZI COMMERCIALI E ACCESSI, LICENZE, CONCESSIONI E PUBBLICITÀ

Nel corso del 2021 tutte le Strutture Territoriali, in costante sinergia con le strutture centrali interessate, si sono impegnate assiduamente nel prosieguo dell'attività di bonifica dei dati a sistema e del loro allineamento contabile, preliminare ed essenziale alla corretta fatturazione massiva dei canoni annuali che è stata effettuata nei tempi previsti.

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

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

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

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

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

In relazione, invece, a iniziative volte alla informatizzazione dei processi, oltre all'applicativo Web aperto direttamente ai clienti di Pubblicità e attualmente utilizzato dalle ditte accreditate per il monitoraggio delle autorizzazioni risultanti sul database Anas, è stata realizzata e messa in esercizio l'applicazione denominata TTLP (Tempi Tecnici Licenze Concessioni e Pubblicità). Questa applicazione raccoglie e organizza i dati necessari alla quantificazione e al monitoraggio dei tempi di lavorazione delle varie fasi del procedimento di rilascio dei provvedimenti amministrativi relativi alla materia pubblicitaria, con prevista estensione anche alle licenze e concessioni, di competenza delle Aree Compartimentali.

Nell'ottica della corretta gestione, massimizzazione e monitoraggio dei ricavi propri di Anas afferenti agli oggetti insistenti sulle strade trasferite ad Anas con DPCM 20.2.2018 e DPCM 28.1.2020, è stato istituito un "Gruppo di Supporto per la verifica e l'inserimento dati delle pertinenze, degli impianti pubblicitari e dei beni strumentali" con l'obiettivo di monitorare lo stato di attuazione dei processi connessi al rientro delle strade. Al fine acquisire da parte degli ex gestori tutta la documentazione necessaria per la gestione di impianti pubblicitari, accessi, sottoservizi, ecc. insistenti sulle strade di rientro, è stata predisposta una apposita comunicazione standard da inviare a tutte le amministrazioni inadempienti per il sollecito del completamento del passaggio di consegna. Lo stesso Gruppo di Supporto ha inoltre elaborato la Parte I delle "Linee Guida" utili a rendere uniforme e omogenea la gestione della materia in argomento da parte di tutte le Strutture Territoriali fornendo indicazioni operative per il perfezionamento degli atti amministrativi o la corretta esecuzione dei provvedimenti autorizzativi ereditati dagli ex gestori necessaria per consentire l'inclusione nel ciclo di fatturazione le posizioni regolari riconosciute/assentite da Anas. Si segnala infine che, in presenza di autorizzazioni pubblicitarie o concessioni per sottoservizi, impianti distribuzione carburanti e altro rilasciate dalle Province e ancora in vigore, si dovrà continuare a riscuotere i canoni nella misura quantificata dai gestori precedenti.

GESTIONE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI

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

Nel recepire e dare attuazione agli indirizzi dettati dal Decreto 7 agosto 2015, Anas ha intrapreso un'importante azione di riassetto della rete che ha interessato la quasi totalità (n. 38) delle n. 41 Aree di Servizio in regime di concessione, ivi incluse le aree dell'A2 'Autostrada del Mediterraneo'. Il predetto piano, giunto oggi al termine della prima fase di attuazione, ha consentito, a seguito dello svolgimento di procedure di gara partecipate da un congruo numero di operatori, il rinnovo delle concessioni Oil e/o Ristoro per n. 31 delle n. 38 Aree di Servizio interessate dal piano di ristrutturazione della rete e ubicate lungo l'A2 "Autostrada del Mediterraneo", l'A19 "Palermo-Catania", l'A90 "Grande Raccordo Anulare di Roma" e l'A91 "Roma-Fiumicino". In relazione alle restanti 7 Aree facenti parte del piano deve segnalarsi che: il programma di ammodernamento risulta al momento sospeso per la sola Area di Servizio di Villa San Giovanni ovest, mentre per n. 6 Aree di Servizio (Campagna Ovest, Frascineto Est e Ovest, Rogliano Est e Ovest, Rosarno-Gioia Tauro

Ovest), l'incertezza derivante dalle recenti disposizioni governative che hanno limitato la mobilità extraregionale, la crisi macroeconomica determinata dall'emergenza sanitaria COVID-19 hanno influito sulla partecipazione alle procedure le quali sono risultate deserte. Nel corso del 2022, si procederà a definire una nuova e diversa strategia di affidamento, al fine di completare la seconda e ultima fase del piano di ristrutturazione della rete. Nel complesso il mercato delle Società Petrolifere e degli Operatori della Ristorazione Autostradale ha risposto positivamente alla sollecitazione promossa da Anas, aderendo alla strategia proposta di concorrere all'investimento previsto dai progetti di ammodernamento delle Aree.

Attualmente risultano già avviate le attività di cantiere per la realizzazione delle nuove Aree di Servizio di Galdo Est e Galdo Ovest, il progetto presentato prevede un investimento complessivo per la costruzione dei due impianti pari a circa 10 milioni di euro, di cui 3,75 milioni di euro ammessi a contributo Anas. Le due nuove Aree, il cui completamento e messa in esercizio sono previsti entro Giugno 2022, sono state concepite per l'offerta di servizi di qualità dedicati all'accoglienza della clientela turistica in transito e alle esigenze del trasporto pesante che trova in tale tratto autostradale. In aggiunta ai consueti servizi Bar e ristorazione, considerata la posizione strategica delle Aree, collocate al limite del tratto autostradale preappenninico Calabro-Lucano, il sito sarà dotato di una elisuperficie per il soccorso e le emergenze di protezione civile. Nelle altre Aree di Servizio dell'A2 è stato previsto un ampio intervento di ammodernamento, consistente nell'abbattimento e ricostruzione degli impianti esistenti, oramai non più adeguati al servizio richiesto dall'utenza autostradale.

Anas, al fine di consentire la regolarità e continuità dei servizi di pubblico interesse resi all'utenza autostradale, ha avviato, con congruo anticipo, le procedure di affidamento per il rilascio dei nuovi titoli concessori. In tale contesto, il modello di concessione proposto, elaborato sulla base del quadro normativo vigente e già utilizzato dalla gran parte degli Operatori autostradali, ha previsto la pubblicazione di bandi per tipologia di servizi affidati e precisamente: gare per l'affidamento unitario dei servizi "OIL" e le attività collaterali nel formato "CONVENIENCE STORE" e gare per l'affidamento dei servizi "RISTORO". Al momento risultano essere in avanzato stato di sviluppo i progetti di ammodernamento di tutte le Aree oggetto di affidamento. L'individuazione dei nuovi affidatari dei servizi ha consentito, a seguito dei subentri degli stessi, di effettuare una prima serie di interventi finalizzati a garantire la completa funzionalità e decoro delle strutture e a tendere, nel triennio 2022-2024, permetterà di procedere all'ammodernamento di 38 delle 42 Aree di Servizio ubicate lungo l'A2 'autostrada del Mediterraneo', l'A19 'Palermo-Catania', l'A90 'Grande Raccordo Anulare di Roma' e A91 'Roma-Fiumicino', per un valore complessivo stimato degli investimenti pari a c.a. 150 milioni di euro (di cui 39 coperti da contributo Anas).

VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE

A seguito della emanazione del D.L. 50/2017, sono state abrogate le disposizioni dettate all'art. 3 comma 115 e ss. del legge 662/1996 (Finanziaria 1997) per la disciplina del trasferimento ad Anas dei beni strumentali dell'allora Ente Nazionale per le Strade. Nelle more di una ridefinizione del quadro normativo di riferimento, sono state comunque adottate misure di valorizzazione del patrimonio immobiliare (fabbricati e terreni) che, pur dichiarati da Anas strumentali alle attività d'istituto, risultano al momento non utilizzati per finalità proprie di esercizio della rete stradale gestita. Detta valorizzazione consiste sostanzialmente nel-

l'adozione di tutte quelle iniziative utili a conservare e incrementare il valore degli immobili attraverso la concessione amministrativa a titolo oneroso verso terzi, così come previsto dalla vigente normativa in materia di immobili pubblici. Con riferimento all'esercizio 2021, si segnala il Bando di valorizzazione e rifunzionalizzazione per 100 Case Cantoniere dislocate su tutto il territorio nazionale, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 19 marzo 2021 avente a oggetto la realizzazione di progetti riguardanti la riqualificazione delle Case Cantoniere, delle loro pertinenze immobiliari (es. magazzini, rimesse, ecc.) e degli spazi a esse circostanti (es: aree cortilizie) al fine di rendere, agli utenti della strada i seguenti servizi: assistenza alla viabilità, Informazioni e promozione; Promozione, Valorizzazione e Vendita di prodotti tipici locali; Servizio di Ospitalità e Accoglienza; Servizio Bar e Ristoro; Incentivazione della Mobilità Sostenibile e Servizi aventi finalità pubbliche e/o sociali. Nei primi mesi del 2022 si prevede la pubblicazione degli esiti della gara e le relative aggiudicazioni.

Inoltre con riferimento al Piano di Rientro Strade che ha riportato nella competenza di Anas circa 6.500 km di strade e ha aggiunto agli attuali 2.560 fabbricati facenti parte del Patrimonio Immobiliare tutti gli immobili di pertinenza delle strade di rientro che per analogia dovrebbero essere circa 150 unità immobiliari. Quanto detto ha reso necessario l'avvio di un progetto pilota propedeutico all'attività di Censimento degli Immobili: localizzazione, catalogazione dei fabbricati e al recepimento delle informazioni e dei dati riguardanti tutto il Patrimonio Immobiliare in uso ad Anas SpA anche al fine di ottimizzarne la gestione tecnica, amministrativa ed economica.

VALORIZZAZIONE IMPIANTI E SERVIZI TECNOLOGICI

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

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

Sono stati nuovamente avviati i rapporti con gli operatori, che avevano sottoscritto nel passato convenzioni per la posa di reti su sedime Anas, allo scopo di cercare di transare per il riconoscimento di parte dei canoni. Nel 2021 è stata terminata la sottoscrizione di tutti gli atti transattivi. È stata sottoscritta la prima nuova convenzione per la posa di reti TLC ad alta velocità su sedime Anas. Per quanto riguarda l'implementazione di soluzioni commerciali, si è proceduto alla regolamentazione di rapporti pregressi con operatori di telecomu-

nicazioni mobili mediante la sottoscrizione di scritture private e sono state redatte le linee guida per la commercializzazione di impianti di TLC di proprietà.

TRASPORTI ECCEZIONALI

I dati rilevati nell'esercizio 2021, in analisi comparata con lo stesso periodo del 2020, rivelano complessivamente un andamento sostanzialmente stabile del numero di autorizzazioni rilasciate (-1%). Osservando i dati per tipologia si nota la cospicua riduzione del numero di autorizzazioni periodiche (-35%) a fronte di un incremento delle autorizzazioni singole (+26%), agricole (+15%) e multiple (+6%). Le ragioni di tali dinamiche sono riconducibili agli effetti delle norme che, a causa del perdurare dello stato di emergenza da COVID19, hanno prorogato l'efficacia di alcuni provvedimenti amministrativi, tra i quali anche le autorizzazioni per trasporti eccezionali. La proroga di validità fino al 29/06/2022 dei titoli autorizzativi, ai sensi della Legge 27/2020 G.U. n. 110 del 29.04.2020 e s.m.i., connessa alle ripetute proroghe dello stato di emergenza in corso, sta continuando a determinare una notevole riduzione delle domande di autorizzazione di tipo periodico rispetto agli anni precedenti. Il tempo di rilascio dei provvedimenti autorizzativi è risultato mediamente superiore a quello rilevato nello stesso periodo 2020. Tale incremento è da attribuire, in larga parte, ai rallentamenti connessi con l'esecuzione delle necessarie verifiche correlate al rientro nella gestione Anas di numerose strade precedentemente gestite dai diversi enti locali. In particolare, il tempo medio di rilascio per le autorizzazioni per macchine agricole eccezionali è stato di 9,6 giorni di calendario, mentre per le altre tipologie di autorizzazioni il valore medio rilevato è stato di 11,5 giorni di calendario come nel corrispondente periodo del 2020.

MOBILITÀ SOSTENIBILE

All'inizio del 2021 è stata aggiornata l'istruzione operativa "Gestione autorizzazione riprese foto-cinematografiche, televisive e spot pubblicitari. Occupazione aree di pertinenza Anas" ed è stata predisposta una nuova modulistica per acquisire maggiori informazioni sulle finalità tempi e canali di distribuzione. È proseguita l'attività di coordinamento dei competenti uffici territoriali per la gestione dei rapporti con FCI e RCS, regolati dalla Convenzione stipulata il 1° agosto 2013, per il rilascio dei nullaosta per lo svolgimento delle gare ciclistiche. Il permanere della situazione emergenziale ha determinato numerose variazioni da parte di FCI all'elenco delle competizioni previste dalla Convenzione. Il rientro di numerose strade prima gestite da enti locali ha determinato un aumento del numero di gare effettuate lungo la rete stradale in gestione Anas. Oltre alle consuete attività istituzionali, veicoli e operatori Anas sono stati presenti nel corso di alcune tappe delle principali manifestazioni.

QUADRO MACROECONOMICO

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

A livello mondiale l'attività economica ha continuato a espandersi, sebbene con un ritmo meno accentuato nell'ultima parte dell'anno, soprattutto per le persistenti strozzature dal lato dell'offerta. L'intensità della ripresa ha assunto inoltre un andamento non omogeneo tra le diverse aree geografiche, principalmente a fronte del diverso andamento delle campagne di vaccinazione.

Queste ultime hanno rappresentato un elemento cruciale per superare la fase più acuta della crisi, ma mentre nei paesi avanzati l'immunizzazione ha proceduto a un ritmo sostenuto, anche con la somministrazione della terza dose, la gran parte dei Paesi in via di sviluppo sconta una scarsa disponibilità di vaccini.

Nell'ultimo scorcio del 2021 si è inoltre assistito a una recrudescenza della pandemia, dovuta all'emergere della nuova e più contagiosa variante Omicron, a seguito della quale in alcuni Paesi sono stati reintrodotti limitazioni penalizzanti per l'economia, come in Austria e Paesi Bassi, dove, per fronteggiare la rapida crescita dei contagi, sono stati attuati *lockdown* completi.

Una conseguenza diretta delle misure di restrizione, in presenza di una domanda di beni in crescita, è stato il mismatch tra offerta e domanda, che ha trovato sbocco nell'aumento del livello dei prezzi. I rialzi nei prezzi di beni alimentari ed energetici, in particolare gas ed energia elettrica, e la scarsità di alcuni beni intermedi, come i semiconduttori, hanno gravato sui costi di produzione, rendendo sempre più difficile contenere il trasferimento del rincaro sui prezzi dei prodotti finali. L'inflazione superiore alle attese ha già innescato una fase di rialzo dei tassi in alcuni Paesi emergenti e configura nel 2022 un tema di riduzione del supporto della politica monetaria, in particolare negli Stati Uniti e nell'Unione Europea.

Secondo le ultime stime di Prometeia (dicembre 2021) la crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale per l'anno 2021 si è attestata al 5,8%, con un'evidenza maggiore per le economie emergenti rispetto ai paesi industrializzati.

Il commercio internazionale, malgrado il rallentamento avvenuto negli ultimi mesi a causa delle difficoltà negli approvvigionamenti, ha mostrato una crescita degli scambi con un incremento medio annuo dell'8,6% rispetto al 2020.

Il repentino incremento della domanda, unitamente alle criticità nella logistica internazionale e i vincoli dell'offerta, ha inciso in modo significativo sulle quotazioni delle materie prime. I costi petroliferi sono saliti ben al di sopra dei livelli precedenti la pandemia, sospinti dalla ripresa globale e dal ricorso al petrolio in sostituzione del gas, dovuto al costo elevato di quest'ultimo. Il petrolio Brent, che a inizio anno quotava poco meno di 52 dollari per barile, nella parte finale di novembre aveva raggiunto valori prossimi agli 83 dollari per barile, per poi chiudere il 2021 su un valore di circa 71 dollari per barile.

Dati economici mondiali	2020	2021
PIL	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Mondo	(3,2)	5,8
Paesi avanzati	(4,6)	4,9
USA	(3,4)	5,6
Giappone	(4,8)	1,5
Area euro	(6,5)	5,2
Paesi emergenti	(2,3)	6,2
Cina	2,1	8,1
India	(6,6)	8,6
America Latina	(7,1)	4,1
Petrolio (Brent \$ per barile)	43,3	70,9
Commercio mondiale	(5,2)	8,6

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2021

Negli Stati Uniti la ripresa economica è andata via via moderandosi nel corso del 2021, in un contesto caratterizzato da vincoli lungo le catene di approvvigionamento e da un'impennata dei contagi riconducibili alla variante Delta del Coronavirus SARS-CoV-2. I casi di COVID-19 sono aumentati all'inizio del terzo trimestre, determinando un calo nella fiducia dei consumatori e una riduzione dei consumi privati. Inoltre, con i sussidi di disoccupazione che sono tornati ai livelli precedenti la pandemia, nel secondo semestre del 2021 il reddito disponibile delle famiglie è diminuito in termini reali. A fronte di inflazione crescente e bassi tassi di disoccupazione, la Fed ha imboccato la strada della restrizione, accelerando il ritmo di riduzione degli acquisti straordinari di titoli e suggerendo aumenti dei tassi di interesse di *policy* nel corso del 2022. A fine anno la crescita del PIL è stata pari al 5,6%.

In Giappone i segnali di ripresa dell'economia si sono manifestati verso la fine dell'anno, poiché nella prima parte si sono verificate difficoltà negli approvvigionamenti e nel trasporto marittimo in particolare. L'impennata dei nuovi contagi all'inizio dell'estate e l'ulteriore estensione dello stato di emergenza hanno inciso negativamente sulla mobilità e sui consumi. Dal mese di settembre, a seguito di una costante diminuzione del numero dei casi, i consumi hanno registrato una certa ripresa e nell'ultimo scorcio dell'anno l'economia si è avvicinata a una ripresa più generalizzata, grazie anche al sostegno assicurato da misure di politica fiscale accomodanti. La crescita del PIL nel corso dei dodici mesi si è attestata al 1,5%.

In Cina, dopo il forte rimbalzo del primo semestre 2021, l'economia ha visto un rallentamento nella seconda parte dell'anno, con una ripresa delle infezioni da COVID-19, cui le autorità hanno fornito una risposta estremamente decisa, influenzando sulla mobilità e la fiducia delle famiglie. Sul lato della produzione, alle problematiche nelle catene produttive si è aggiunta una forte stretta governativa sui consumi energetici, che ha bloccato l'attività di alcuni siti produttivi, portando anche a temporanee chiusure. Ulteriore elemento di debolezza è stato rappresentato dal rallentamento del settore immobiliare, che ha sofferto peggiori condizioni di accesso al credito. In tale contesto le esportazioni sono rimaste il maggiore elemento di traino dell'economia, con una crescita prossima alla doppia cifra nella seconda parte dell'anno. La crescita del PIL

su base annua è stata al 8,1%, confermando il ruolo di primissimo piano della Cina nell'economia mondiale.

Nei principali Paesi dell'area Euro, il rimbalzo del PIL è stato consistente nel secondo trimestre e l'attività economica ha mantenuto un ritmo di espansione piuttosto sostenuto anche nei mesi estivi, grazie all'effetto traino del turismo e della domanda interna, rappresentata in particolare dalla spesa per servizi. La ripresa dei consumi privati è stata legata agli elevati tassi di vaccinazione, alla riduzione dei timori di contagio e all'allentamento delle restrizioni legate alla pandemia, traendo sostegno anche dal calo del tasso di risparmio. La crescita trainata dai servizi ha più che compensato il freno all'attività industriale, rappresentato dalle strozzature dell'offerta. La nuova intensificazione della pandemia di COVID-19 ha determinato un inasprimento delle restrizioni dagli inizi del quarto trimestre del 2021 e una riduzione della mobilità negli ultimi mesi, causando una considerevole moderazione della crescita economica al volgere dell'anno.

Nel confronto europeo l'Italia e la Francia hanno mostrato un'espansione del PIL superiore alla media, rispettivamente pari al 6,5% e al 6,7%. La crescita del PIL spagnolo è stata pari al 4,3%, mentre la Germania, nel corso dei dodici mesi del 2021, ha visto una crescita più contenuta, pari al 2,8%.

L'inflazione nell'Area Euro è stata pari al 2,5%, in crescita significativa rispetto al 2020.

Dati economici Area Euro	2021	2020
PIL	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	5,2	- 6,5
Germania	2,8	- 4,9
Francia	6,7	- 8
Italia	6,5*	- 9
Spagna	4,3	- 10,8
INFLAZIONE	<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
Area Euro	2,5	0,3
Germania	3,1	0,4
Francia	2,1	0,5
Italia	1,9*	(0,2)*
Spagna	2,9	- 0,3

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2021

* Fonte ISTAT, Gennaio 2022

In Italia la crescita congiunturale del PIL è stata particolarmente sostenuta nel corso del secondo e del terzo trimestre del 2021, con una variazione rispettivamente pari al 2,7% e al 2,6%. Tale dinamica, che ha consentito di recuperare ulteriormente la flessione del primo semestre del 2020, è stata la sintesi del robusto contributo positivo della domanda interna e di quello meno intenso della componente estera, a fronte di un contributo nullo delle scorte. A rilanciare la domanda interna sono stati la ripresa dei consumi delle famiglie e gli investimenti strumentali, mentre la dinamica della componente estera è derivata dall'ottimo andamento delle esportazioni di servizi.

Dal lato dell'offerta hanno registrato ottime performance il settore delle costruzioni e il comparto mani-

fatturiero, che ha recuperato e poi superato i livelli di produzione precedenti la pandemia, nonostante le difficoltà globali legate alle carenze di componenti e agli aumenti di prezzo degli *input* intermedi. Con riferimento al settore dei mezzi di trasporto, è possibile osservare che la difficoltà di approvvigionamento di semilavorati - in particolare chip - ha penalizzato in misura minore l'Italia, più orientata alla produzione di ricambi, rispetto ad altri Paesi, come la Germania, relativamente specializzati in auto di fascia alta.

Dati economici Italia	2021			
	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL (variazioni % su trimestre precedente)	0,3	2,7	2,6	0,6
Domanda interna	1,1	2,4	2,2	0,7
Spesa delle famiglie e ISP*	(1,1)	5,0	3,0	0,6
Spesa delle AP**	(0,5)	(0,7)	0,1	0,7
Investimenti fissi lordi	4,2	2,4	1,6	0,7
- costruzioni	6,0	3,5	0,3	1,4
- altri beni di investimento	2,6	1,4	2,8	0,7
Esportazioni di beni e servizi	0,5	3,4	3,4	0,6
Importazioni di beni e servizi	3,3	2,5	2,1	1,6

Fonte dati: Prometeia, dicembre 2021

Fonte ISTAT, Gennaio 2022

* ISP: Istituzioni Sociali Private

** AP: Amministrazioni Pubbliche



CALABRIA - A2 'AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO', TRATTO A VILLA SAN GIOVANNI

RAPPORTI CON LO STATO ED ALTRI ENTI LOCALI

Decreto Rilancio Italia

Il decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 "Rilancio Italia" (G.U. n. 128 del 19.5.2020) convertito con la legge di Conversione 17 luglio 2020, n. 77 (G.U. n. 180 del 18.7.2020) all'art. 214 ha assegnato ad Anas un contributo fino a un massimo di 350 milioni (25 milioni annui nel periodo 2021-2034) al fine di compensare la riduzione delle entrate relative al 2020 causata dalla pandemia COVID-19.

In data 2 dicembre 2021 è stato emanato il decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Ministro dell'economia n. 488 in attuazione del comma 1, dell'articolo 214 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, con cui si è quantificato nell'importo complessivo di euro 170.696.772,23 il contributo al fine di compensare Anas della riduzione delle entrate relative all'anno 2020, a seguito della riduzione della circolazione autostradale conseguente alle misure di contenimento e prevenzione all'emergenza epidemiologica da COVID-19, derivanti dalla riscossione dei canoni previsti dall'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, dall'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dall'articolo 19, comma 9 -bis, del decreto legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e integrate dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

In data 22.12.2021 è stato emanato il decreto n. 856 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con il quale sono state impegnate le risorse in favore di Anas a valere sul capitolo 1651 - piano gestionale 01 "Misure compensative da corrispondere ad Anas, per riduzione entrate 2020, a seguito riduzione circolazione autostradale.

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

Nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, la Missione M3C1. 2 SICUREZZA STRADALE 4.0 prevede riforme e investimenti riguardanti la messa in sicurezza, il contrasto e l'adattamento al cambiamento climatico della rete stradale, con una forte componente di ammodernamento tecnologico attraverso un sistema di monitoraggio digitale avanzato. All'interno di questa missione risultano ricomprese alcune attività, per un totale di 450 milioni di euro, relative all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti e viadotti.

Tali attività risultano finanziate attraverso risorse nazionali di un fondo complementare al PNRR del valore di circa 30 miliardi di euro previsti dal DL 6 maggio 2021 n. 59.

Con Decreto n. 522 del 21.12.2021, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS), ha destinato la prevista somma complessiva di 450 milioni euro al finanziamento di programmi finalizzati all'implementazione di tale sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale SNIT di 1° livello in gestione alla società Anas e alle società autostradali che operano in regime di concessione.

Con riferimento ad Anas, il decreto stabilisce, tramite il Piano di Ripartizione delle risorse di destinare ad Anas 275,49 milioni di euro. Risultano inclusi nel PNRR e finanziati attraverso il fondo complementare destinato alle Zone Economiche Speciali del Sud (ZES) gli interventi di seguito elencati:

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

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

Delibera CIPESS 44/2021 | Aggiornamento 2020 del Contratto di Programma 2016-2020

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

L'aggiornamento approvato recepisce l'allocazione delle risorse assegnate al Fondo Unico Anas (cap. MIMS 7002) nell'ambito del riparto di cui all'art. 1, comma 14 della legge n. 160/2019 (LB 2020), per 1.017 milioni di euro, e con la legge n. 178/2020 (LB 2021), per 1.253 milioni di euro.

Tali finanziamenti assegnati dallo Stato rimangono "a contributo", come previsto da decreto n. 162/2019. Si fornisce nel seguito il dettaglio dell'allocazione dei nuovi fondi stanziati a favore di Anas.

Fondo Investimenti 2020

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

Con Decreto ministeriale (MEF) n. 35546/2021 è stata definita in 1.317, 71 milioni di euro la quota da assegnare al settore stradale e autostradale, di cui 1.017,71 milioni di euro destinati al Fondo unico Anas S.p.A. (cap. 7002).

Le risorse di cui al fondo sopra descritto destinate agli investimenti Anas pari a 1.017,71 milioni di euro risultano così allocate.

Fondo investimenti 2020 (valori in mln di euro)	
Nuove Opere: Interventi inseriti nel Decreto Olimpiadi Invernali Milano Cortina 2026	251,57
Nuove Opere: Interventi inseriti nel CdP 2016-2020 agg. 2018 e 2019 come programmati ma non finanziati	81,51
Nuove Opere: Interventi inseriti nella sezione A.1.1 del CdP 2016-2020 agg. 2018 e 2019	289,61
Completamenti di itinerari (maggiori esigenze per lavori in corso)	60,00
Manutenzione Programmata	198,42
Fondo Progettazione	29,00
Programma degli interventi per il ripristino della viabilità nelle aree interessate dagli eventi sismici del 2016	107,60
Totale	1.017,71

Legge di Bilancio 2021

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

Legge di Bilancio 2021 (valori in mln di euro)	
Nuove Opere: Recupero definanziamenti temporanei assentiti di interventi che non erano immediatamente cantierabili (ai sensi dell'Art. 1, comma 873 della L. n. 208/2015)	65,47
Nuove Opere: Interventi inseriti nel CdP 2016-2020 agg. 2018 e 2019 come programmati ma non finanziati	189,54
Completamenti di itinerari (maggiori esigenze per lavori in corso)	67,92
Fondo Progettazione	31,00
Manutenzione Programmata	899,07
Totale	1.253,00

Relativamente a tali risorse è stata predisposta la seguente allocazione che prevede circa 354 milioni di euro per Interventi di Nuove Opere, Maggiori esigenze per lavori in corso e per progettazione, e circa 899 milioni di euro per interventi di manutenzione programmata.

Legge di Bilancio 2022 | Stanziamenti per Anas

La Legge n. 234 del 30 dicembre 2021 (Legge di Bilancio 2022) tra le norme di interesse aziendale prevede uno stanziamento di circa 4.550 milioni di euro, per il periodo 2022-2036, per il finanziamento del Contratto di Programma Anas 2021-2025.

Nello specifico Comma 397 autorizza la spesa complessiva di 4,55 miliardi di euro, di cui 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, 250 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2028, e di 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036, per il

finanziamento del contratto di programma Anas 2021-2025.

Decreto Infrastrutture – DL n.121-2021 (ulteriori argomenti)

Convenzione Anas - Roma Capitale

Ai sensi di quanto disposto dall' art. 2 septiesdecies del Decreto Legge 121/2021 - Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale (cd DL Infrastrutture e mobilità sostenibile) approvato in data 4 novembre 2021, Anas S.p.A. e Roma Capitale hanno stipulato, in data 23 novembre 2021, una convenzione per l'affidamento di interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma Capitale.

Per queste finalità Anas S.p.A. è autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma nel limite di 5 milioni di euro.

Intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi

I commi 2-ter e 2-quater hanno a oggetto la realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi.

Il comma 2-ter autorizza l'acquisto da parte di Anas dei progetti elaborati da SAT previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno.

Il comma 2-quater disciplina la copertura degli oneri derivanti dal comma precedente (pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021) stabilendo che agli stessi si provvede: (i) quanto a 35,8 milioni mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; (ii) quanto a 700 mila euro mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art. 1, comma 1016, della legge 296/2006.

Intervento strada statale 1 'Via Aurelia' tratto San Remo-Ventimiglia

Allo scopo di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra ANAS e MIMS relativo al periodo 2021-2025 il comma 2-quinquies prevede l'assegnazione ad Anas di un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per il 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 'Via Aurelia' nel tratto compreso tra i Comuni di Sanremo e Ventimiglia.

Lo stesso comma disciplina la copertura degli oneri, disponendo che vi si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023 nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno

2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al MIMS.

Completamento della strada statale 291 della Nurra – Proroga termini previsti dal DL Sblocca Italia

L'art. 16-bis prevede che, al fine di evitare la revoca dei finanziamenti, le previsioni dell'art. 3, comma 3-bis del d.l. n. 133/2014 (che posticipa al 31/12/2022 il termine per gli adempimenti previsti dal decreto di finanziamento) sono estese anche al completamento della strada statale 291 della Nurra.

In questo modo vengono fatti salvi i finanziamenti dell'opera, a condizione che gli adempimenti previsti dal relativo decreto di finanziamento siano compiuti entro il 31 dicembre 2022.

Conto Consuntivo di Cassa (DM 27 marzo 2013)

In allegato al presente documento è riportato il Conto Consuntivo di Cassa elaborato sulla base di quanto definito nelle Regole Tassonomiche allegate al D.M. 27 marzo 2013, reinterpretate e adattate ai principi contabili internazionali IAS/IFRS in accordo a quanto indicato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che ha confermato un'elasticità nell'applicazione delle regole tassonomiche.



BARRIERA ANAS NDBA - SPARTITRAFFICO CENTRALE IN CALCESTRUZZO

FONDI EUROPEI E PER LA COESIONE

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

Nel corso del 2021, Anas ha seguito l'iter di avvio da parte delle Istituzioni europee e delle Amministrazioni nazionali centrali competenti della Programmazione 2021-2027 e la predisposizione e adozione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e del relativo Fondo complementare, in attuazione del Regolamento (UE) 2021/241 del 12/02/2021, che ha istituito il dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF).

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

FONDI EUROPEI INDIRETTI

Programma Operativo Nazionale e Programmi Operativi Regionali 2007-2013

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

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

Programmi Operativi Nazionali e Programmi Operativi Regionali 2014-2020

PON "INFRASTRUTTURE E RETI" 2014-2020 (valori in milioni di euro)	Risorse assegnate (MIMS - Autorità di Gestione: Presa d'atto Prot.13961 del 05/08/2021)	NOTE
1. Smart Road A2 - Installazione di infrastruttura tecnologica avanzata Smart Road per la ottimizzazione del monitoraggio e controllo della rete stradale e per la fornitura agli utenti della strada ed al personale Anas di appositi servizi ITS sull'Autostrada A2 del Mediterraneo (già A3 Salerno - Reggio Calabria)	21,00	Convenzione di finanziamento sottoscritta il 04/12/2019
2. Innalzamento livello di servizio SS 193 di Augusta	5,60	Convenzione di finanziamento sottoscritta il 04/12/2019
3. Smart Road A2 / Fisciano - Sala Consilina, Modulo 1 dallo svincolo di Fisciano (km 0+000) allo svincolo di Eboli (km 35+400)	3,48	Convenzione di finanziamento in fase di sottoscrizione
4. Smart Road A2 / Fisciano - Sala Consilina, Modulo 2 dallo svincolo di Eboli (km 35+400) allo svincolo di Petina (km 64+800)	3,48	Convenzione di finanziamento in fase di sottoscrizione
5. Smart Road A2 / Fisciano - Sala Consilina, Modulo 3 dallo svincolo di Petina (km 64+800) allo svincolo di Sala Consilina (km 92)	2,99	Convenzione di finanziamento in fase di sottoscrizione
TOTALE	36,55	-

Nell'agosto 2021, l'Autorità di Gestione del PON, a conclusione della riprogrammazione delle risorse attuata sulla Programmazione 2014-2020 a favore di interventi per l'emergenza COVID come richiesto dalla UE, ha emesso la Presa d'Atto che, tra l'altro, ha assegnato risorse finanziarie ai n. 3 interventi Anas Smart Road, Anas A2/Fisciano Modulo 1, Modulo 2 e Modulo 3 (nella tabella individuati dai numeri 3, 4 e 5) per un importo complessivo di 9,95 milioni di euro. Con lo stesso Atto è stata altresì formalizzata l'assegnazione delle risorse anche all'intervento Smart Road A2 (nella tabella individuato dal numero 1) per l'importo di 21,00 milioni di euro, per il quale nell'ottobre 2021 è stata sottoscritta dall'AdG e da Anas la Convenzione di finanziamento. Nel dicembre 2021 per quest'ultimo intervento sono state presentate domande di rimborso del contributo europeo per l'importo complessivo di 5,87 milioni di euro. Con riferimento alla Linea di Azione II.1.2 "Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale", Anas partecipa al Tavolo Centrale e ai Tavoli Tecnici delle Aree Logistiche Integrate, che riuniscono in un confronto operativo i diversi attori (MMS, Regione, porti Autorità portuali, Gestori di interporti, RFI e altri), e rappresentano un luogo di confronto tra il PON, i POR e gli altri strumenti (Patti per lo sviluppo, CIS, POC, PAC, ecc.) impegnati negli stessi obiettivi tematici, nella logica del "fare sistema" e per la costruzione di una strategia unitaria condivisa, finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale. Anas ha apportato il proprio contributo sia in termini di contenuto che di individuazione di interventi stradali strategici ricadenti nelle ALI e di interventi "ultimo miglio", candidabili per il finanziamento.

POR Campania FESR 2014-2020

Intervento	RISORSE ASSEGNATE	RENDICONTAZIONI al 31.12.2021	INCASSI TOTALI al 31.12.2021	CREDITI al 31.12.2021
<i>(migliaia di euro)</i>				
SS 268 del Vesuvio svincolo di Angri (FASE 2) POR Campania FESR 2014-2020 (Decreto Dirigenziale dell'UOGP Regione Campania n. 71 del 21/11/2017)	13.139,7	9.918,5	9.335,0	583,6

PO FESR Sicilia 2014-2020

Intervento	RISORSE ASSEGNATE	RENDICONTAZIONI al 31.12.2021	INCASSI TOTALI al 31.12.2021	CREDITI al 31.12.2021
<i>(migliaia di euro)</i>				
Grande Progetto SS 640 Agrigento Caltanissetta Il Tratto (FASE 2) (Delibera di Giunta Regionale Sicilia nr. 3660 del 04/12/2018)	295.059,72	295.059,71	288.297,60	6.762,12

PON Ricerca e Innovazione 2014-2020

PROGETTI PON "RICERCA E INNOVAZIONE" 2014-2020 (valori in migliaia di euro)	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Risorse Assegnate (Quota Anas)	Rendicontazioni al 31.12.2021 (a valere sulla quota ammessa Anas)
SENTINEL "Sistema di Pesatura Dinamica Intelligente per la Gestione del Traffico Pesante"	4.652,2	1.135,0	526,6	706,4
RAFAEL "Risk Analysis and Forecast for Critical Infrastructure in the Apennines Dorsal Regions"	9.279,9	848,8	424,4	118,0
TEMI MIRATI "Tecnologie e Modelli Innovativi per la Mitigazione del Rischio nelle Infrastrutture Critiche"	4.652,2	1.169,3	584,7	52,9
ECORoads "Barriere innovative per la mitigazione dell'inquinamento acustico e chimico generato dalle strade"	3.848,6	1.919,7	630,2	-
TOTALE	22.433,03	5.072,75	2.165,85	877,37

Piano di Azione Coesione (PAC)

PAC	Importo ammesso	Rendicontazioni al 31.12.2021 Costi Diretti	Incassi totali al 31.12.2021	Crediti al 31.12.2021
Piano di Azione Coesione (PAC) Salvaguardia nazionale	251,5	185,1	169,9	15,3
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Calabria	38,3	16,6	-	16,6
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Sicilia	111,9	-	-	-
TOTALE (milioni di euro)	401,7	201,7	169,9	31,9

Per quanto riguarda il PAC "Salvaguardia interventi" 2007-2013, nel 2021 sono state presentate domande di rimborso del contributo per un totale di 13,16 milioni di euro per costi diretti.

Inoltre, sono stati rendicontati, secondo il metodo di contabilità analitica che Anas adotta 29,71 milioni di euro di costi indiretti compresi nella voce di spesa dei QE Anas "Oneri di investimento" (non riportati nella tabella precedente in quanto si è in attesa delle verifiche dell'Autorità di Attuazione del PAC che sta svolgendo le valutazioni di ammissibilità oltre che della spesa anche della metodologia di rendicontazione). Per quanto concerne la rendicontazione dei costi sostenuti dai beneficiari nell'ambito del PAC Salvaguardia interventi 2007-2013, in linea generale l'Autorità di Attuazione ha configurato la sostenibilità delle seguenti ipotesi:

- utilizzo delle medesime opzioni di rendicontazione dei costi già adottate nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013 (nel caso del beneficiario Anas, rendicontazione a costi reali);
- utilizzo delle opzioni di rendicontazione semplificate ai sensi dell'art. 7(4) del Reg. (CE) 1080/2006, come modificato dal Reg. (CE) 397/2009, in coerenza con gli orientamenti di cui alla nota COCOF 09/0025/04 e in applicazione dell'art. 2 del DPR 98/2012, previste nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013:

- spese indirette su base forfetaria, entro il limite del 20% dei costi diretti debitamente giustificati;
- unità di costo standardizzate.

L'Autorità di Attuazione del PAC può, inoltre, valutare l'utilizzo di opzioni di rendicontazione stabilite dalla normativa nazionale di riferimento (ivi comprese relative disposizioni di attuazione) ovvero validate da competenti soggetti istituzionali, nei limiti della compatibilità con i principi generali applicabili al Programma e fermi restando gli obblighi del beneficiario di garantire un'adeguata pista di controllo e la conservazione/disponibilità della documentazione ai fini delle verifiche da parte di tutti i soggetti preposti anche diversi da quelli previsti dal SIGECO PAC. Con l'applicazione dei principi e delle modalità di calcolo su indicati, l'importo ammissibile alla rendicontazione risulterà inferiore a quanto definito nel quadro economico degli interventi. Nel 2021 si è conclusa la rendicontazione delle spese sostenute per n. 3 interventi di completamento della Programmazione PON 2007-2013.

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e Fondo complementare

Anas, in sinergia con il MIMS, ha seguito l'adozione dei decreti di finanziamento a valere su PNRR e sul Fondo complementare degli investimenti Anas. Nel PNRR è inserito l'investimento "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali" nel quale ricadono i seguenti interventi di competenza Anas:

- ACCESSIBILITÀ AL PORTO DI GIOIA TAURO - Svincolo autostrada Porto di Gioia Tauro - A2 - ammodernamento e adeguamento al tipo I/A norme CNR/80 Tronco 3° tratto 2° lotto 3° stralcio C - dal km 382,475 al km 383,000 - svincolo Rosarno
- ACCESSIBILITÀ AL PORTO DI GIOIA TAURO - potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TEN-T. costruzione I lotto dell'infrastruttura gate porto GT lato sud - SS 18

alla cui realizzazione il Decreto Ministeriale MIMS n. 492 del 3/12/2021 (registrato dalla Corte dei Conti in data 20/12/2021 al n. 3135) ha assegnato rispettivamente 6 e 11 milioni di euro.

Nel Piano nazionale per gli investimenti complementari finalizzato a integrare con risorse nazionali gli interventi del piano nazionale di ripresa e resilienza, approvato con Decreto-Legge 6 maggio 2021, n. 59, "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", è inserito l'investimento Anas "Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto (di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale)" per un importo pari a 275,47 milioni di euro assegnato con Decreto Ministeriale MIMS n. 522 del 21.12.2021.

Con riferimento, infine, all'investimento "Interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Infrastrutture e mobilità, Investimenti sulla rete stradale statale" il Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria, con Ordinanza n. 1 del 16/12/2021 per l'attuazione degli interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, intitolata "Infrastrutture e mobilità", Linea di intervento n. 4, avente a oggetto "Investimenti sulla rete stradale statale", ha approvato l'elenco degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza della rete stradale statale con indicazione del finanziamento concesso per la sola progettazione o per la completa realizzazione delle opere, per un importo complessivo di 177 milioni di euro.

FONDI EUROPEI DIRETTI

CEF - Connecting Europe Facility 2014-2020

Il Connecting Europe Facility è il meccanismo europeo istituito con Regolamento (UE) n. 1153/2021 del Parlamento e del Consiglio del 7 luglio 2021, che abroga i Regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014, con l'obiettivo di accelerare gli investimenti nel settore delle reti transeuropee (trasporti, energia, digitale) e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, realizzando maggiori sinergie e complementarità tra i settori che costituiscono le tre componenti del programma.

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contribuito Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2021 (Intermedie e Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni)	Crediti
CEF-T 2014-2020 Action n° 20 16-IT-TM-0024-S "Rome urban core network node - Enhancement of public transport services and removal of bottlenecks along the Rome bypass" (progetto in partenariato con Roma Servizi per la Mobilità srl)	1,74	0,87	0,41	0,83	0,41	-
CEF-T 2014-2020 Action n° 20 16-EU-TM-0044-M URSA MAJOR neo (UMneo) Attività 5.6 Smart Road A19	149,46	10,00	2,00	0,46	0,02	0,07
CEF-T 2014-2020 Action n° 20 16-EU-TM-0044-M URSA MAJOR neo (UMneo) Attività 3.7 IT S at Villa San Giovanni port	149,46	2,30	0,46	-	-	-
CEF-T 2014-2020 Action n° 20 18-EU-TM-0019-S Saving lives assessing and improving TEN-t road networks safety (SLAIN)	1,87	0,39	0,19	0,21	0,08	-
TOTALE (milioni di euro)	302,53	13,56	3,07	1,50	0,51	0,07

CEF-T 2014-20 Action n° 2016-IT-TM-0024-S "Rome urban core network node - Enhancement of public transport services and removal of bottlenecks along the Rome bypass". - L'azione riguarda l'implementazione di un nuovo assetto della rete di trasporto multimodale nell'area del nodo urbano core di Roma attraverso interventi volti al potenziamento degli svincoli del quadrante sud-est/sud-ovest del GRA, al completamento delle complanari e alla progettazione di itinerari di trasporto pubblico, piste ciclabili e nodi di scambio intermodale. Il progetto è stato presentato da Anas in qualità di Beneficiario coordinatore in partenariato con l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità s.r.l.. La durata del progetto è di 54 mesi dal 02/10/2017 al 31/03/2020. Il 31/03/2020 il progetto si è concluso in linea con il cronoprogramma previsto dal Contratto di Finanziamento. Il Final Report e il Financial Statement sono stati presentati al MIT, nei termini previsti, per l'ottenimento della validazione dello Stato Membro e la successiva sottomissione alla CE/CINEA entro il 31/03/2021.

In data 29/06/2021 CE/CINEA ha comunicato ad Anas la conclusione dell'iter di valutazione della documentazione finale sottomessa e la successiva disposizione di pagamento della quota di saldo del contributo europeo pari a 0,40 milioni euro. Anas ha incassato l'importo in data 09/08/2021 ed ha provveduto a girocontare la quota di competenza del partner RSM pari a 0,244 milioni di euro.

CEF-T 2014-20 Action n° 2016-EU-TM-0044-M "URSA MAJOR neo". - Anas partecipa al Progetto europeo "URSA MAJOR neo" (nell'ambito di un ampio partenariato), volto all'implementazione dei servizi ITS per il traffico merci sulla rete TEN-T e lungo i Corridoi europei della rete centrale, attraverso:

- l'attività 5.6 "Smart Road A19", con l'obiettivo di implementare la tecnologia "Smart Road" sulla Autostrada A19 Palermo-Catania, che è parte del Corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo;
- l'attività 3.7 "ITS at Villa San Giovanni port", volta ad implementare un sistema di monitoraggio del traffico in tempo reale nelle principali strade in prossimità del porto di Villa San Giovanni. Anas è subentrata nello svolgimento di tale attività all'Autorità portuale di Gioia Tauro e il suo ruolo nel progetto

è stato formalizzato in data 21/08/2020 attraverso l'approvazione, da parte della CE/CINEA, della richiesta di amendment del Contratto di finanziamento, che ha consentito tra l'altro lo slittamento della data conclusiva dell'Action dal 31/12/2020 al 31/12/2022.

Nel mese di marzo 2021 i Coordinatori europei hanno sottomesso alla CE/CINEA l'Action Status Report (ASR)2021 relativo allo stato di avanzamento delle attività tecnico finanziarie dell'Action. Anas, sempre nel mese di marzo 2021, ha predisposto e sottomesso al coordinamento nazionale l'Interim financial statement relativo alle spese rendicontate nelle annualità 2019-2020, ai fini della determinazione della relativa quota di contributo.

A seguito della presentazione dell'Interim Financial Statement 2019-2020, l'Agenzia EC CINEA ha avviato una procedura di Sampling inviando al Coordinatore Europeo alcune richieste di approfondimento. Il coordinatore europeo, in data 29/11/2021, ha fornito a CINEA un riscontro e si è quindi in attesa di ricevere un *feedback* sull'esito di tale procedura cui seguirà l'erogazione della relativa *tranche* di contributo europeo.

CEF-T 2014-20 Action n° 2018- EU-TM-0019-S SLAIN "Saving lives assessing and improving TEN-t road networks safety". - Il progetto consiste in uno studio volto a valutare la gestione delle prestazioni di sicurezza della rete TEN-T *core* in Europa coordinato dalla European Road Assessment Association (EuroRAP) in qualità di Beneficiario coordinatore, insieme ad un ampio partenariato europeo. Per la parte di competenza Anas le attività riguardano principalmente la mappatura della sicurezza e dei rischi della rete TEN-T *core* in gestione Anas la predisposizione di un piano di investimento per il miglioramento della sicurezza della rete, l'elaborazione di relazioni tecniche per la CE sullo stato della sicurezza e delle relative azioni da intraprendere e il riesame tecnico delle norme in materia di segnaletica stradale. Il progetto è stato avviato in data 01/04/2019 e si è concluso in data 31/07/2021.

In data 15/02/2021 la richiesta di amendment del Contratto di finanziamento presentata dai coordinatori alla CE/CINEA volta, tra l'altro, all'estensione della durata del progetto sino al 31/07/2021, è stata accolta e in data 28/04/2021 è stato sottoscritto dalla CE/CINEA il GA Amendment. Come diretta conseguenza del posticipo del termine del progetto, il partenariato ha dovuto presentare un Action Status Report relativo allo stato di avanzamento tecnico e finanziario del progetto al 31/12/2020. Le attività progettuali di competenza Anas si sono concluse in data 31/07/2021 come da previsioni del Grant Agreement.

Rispetto al costo di progetto previsto per Anas dal GA (pari a 390 mila euro) e al relativo ammontare del contributo europeo fino a un massimo del 50% dei costi ammissibili (195 mila euro), il costo del progetto a consuntivo è stato pari a 369 mila euro, per cui l'importo di contributo europeo di competenza risulta pari a 184 mila euro. Tali costi sostenuti da Anas nel corso del progetto sono stati oggetto di certificazione da parte del revisore esterno, in adempimento degli impegni assunti con il MIMS attraverso la dichiarazione di responsabilità accettata e sottoscritta in fase di sottomissione della proposta.

Entro il 30/04/2022 Anas dovrà sottomettere al MIMS la documentazione tecnico finanziaria finale al fine di ricevere la validazione dello stato membro, necessaria e propedeutica alla sottomissione - da parte del coordinatore del progetto - della citata documentazione e della richiesta di pagamento della quota di saldo del contributo europeo alla CE/CINEA entro il 31/07/2022. Considerando che Anas ha già incassato una prima

quota di contributo europeo, a titolo di prefinanziamento, pari a 78 mila euro, l'importo del saldo del contributo europeo è atteso in misura pari a 106 mila euro.

Horizon 2020

Horizon 2020 è il Programma Quadro europeo per la Ricerca e l'Innovazione istituito con Regolamento (UE) n. 1291/2013.

PROGETTI	IMPORTO COMPLESSIVO AMMESSO	IMPORTO AMMESSO QUOTA ANAS	IMPORTO CONTRIBUTO QUOTA ANAS	RENDICONTAZIONI al 31.12.2021 (Final Report)	INCASSI QUOTA ANAS (Anticipazioni)	CREDITI
Infra4Dfuture "Infrastructure Innovation for the Future"	1,20	0,06	0,06	0,06	0,06	0,00
BISON "Biodiversity and Infrastructure Synergies and Opportunities for European transportation Networks"	3,37	0,03	-	-	-	-
TOTALE (MILIONI DI EURO)	4,58	0,10	0,06	0,06	0,06	0,00

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

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

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

In data 08/11/2021 la CE ha comunicato la conclusione dell'audit finanziario, avviato il 19/01/2021 e condotto dalla società Baker Tilly, sulle spese dichiarate e rendicontate nel corso del progetto dal partenariato ai fini del rimborso europeo e sulle procedure amministrative seguite nel corso della sua implementazione. Gli importi rendicontati sono stati confermati e non sono state effettuate decurtazioni del contributo europeo già incassato.

Programma Erasmus+ 2014-2020

Nel primo semestre 2021 sono state sospese le attività a causa della pandemia COVID-19 nell'ambito del progetto cofinanziato dal Programma Erasmus+ 2014-2020 di Master europeo in Architettura e Archeologia, sviluppato dal partenariato guidato dall'Università Sapienza di Roma, cui Anas partecipa in qualità di Associated Partner per l'erogazione di borse di studio agli studenti ammessi a beneficiarne attraverso un percorso formativo - stage - nelle aziende coinvolte. Il Master è finanziato con fondi europei per l'importo complessivo di 3,5 milioni di euro, erogati attraverso borse di studio.

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

Nel corso del primo semestre 2021 Anas ha continuato a supportare il MIMS nell'attività relativa alla definizione dei Piani di Lavoro relativi ai Corridoi TEN-T di cui all'art. 45 del Reg. (UE) n. 1315/2013 redatti e monitorati dai Coordinatori europei attraverso il coinvolgimento degli Stati membri, al fine di promuovere le opportunità di finanziamento per le attività di progettazione e lavori relative alle infrastrutture stradali Anas inserite negli allineamenti dei tre Corridoi TEN-T di interesse aziendale (Scandinavia-Mediterraneo, Baltico-Adriatico e Mediterraneo).

Anas ha inoltre supportato il MIMS nell'ambito del riesame svolto dalla CE della rete Transeuropea dei Trasporti (rete TEN-T) ai sensi degli artt. 49.4 e 54 del Regolamento (UE) n. 1315/2013, con preciso riferimento alle sole tratte di competenza. In tale contesto, in data 14/12/2021 la Commissione Europea ha pubblicato la proposta legislativa COM(2021)812 final per la revisione del Regolamento (UE) n. 1315/2013 e Anas sarà ora impegnata, in supporto del MIMS ai fini della partecipazione ai negoziati europei, nell'analisi delle principali novità introdotte da tale proposta relative sia ai requisiti della rete sia alla sua estensione geografica, con particolare riferimento alla modalità stradale.

CEDR – Conferenza Europea dei Direttori delle Strade

Anas ha continuato a svolgere con impegno il ruolo di rappresentanza all'interno degli Organi statutari (Governing Board e Executive Board) e dei Gruppi di Lavoro del CEDR, dedicandosi alla attuazione del nuovo Action Plan 2021-2023 e alla definizione del nuovo Action Plan 2022-2024 con l'individuazione dei temi di maggiore interesse aziendale e alla definizione delle aree di interesse per le quali destinare le risorse del Piano Transnazionale della Ricerca del CEDR a valere sul quale sono pubblicati i bandi di finanziamento. Anche nel corso del primo semestre 2021, in considerazione dell'emergenza Covid-19, le attività sono proseguite on-line; in particolare l'Associazione si è fatta promotrice di webinar sui principali temi di interesse delle Amministrazioni stradali.

FONDO SVILUPPO E COESIONE

Nel corso del 2021 Anas ha proseguito le attività di monitoraggio procedurale, fisico e finanziario degli interventi del Contratto di Programma 2016-2020 finanziati con risorse a valere su Delibera CIPE n. 54/2016, Delibera CIPE n. 98/2017 e Delibera CIPE n. 12/2018, e le attività di inserimento e validazione dei dati relativi agli interventi di competenza, con cadenza bimestrale all'interno del Sistema di Monitoraggio Unitario (SMU) PON/PAC/FSC 2014-2020 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - MIMS, come stabilito dal Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo (Si.Ge.Co), approvato da ACT-NUVEC con Rapporto definitivo Cod. NUVEC 61023 nota ACT n. 12632 del 30.07.2019, Agg. Agosto 2020.

A partire dal mese di maggio 2021 è stata avviata con il MIMS la negoziazione in merito alla proposta di ri-programmazione degli interventi Anas, relative alla proposta di aggiornamento dei cronoprogrammi degli interventi FSC con maggiori fabbisogni e OGV (Obbligazioni giuridicamente vincolanti) oltre il 31.12.2022.

Nel mese di giugno Anas ha incassato 53,79 milioni di euro a valere sul Fondo FSC a titolo di anticipazione (10% sul totale del costo ammesso) per n. 14 interventi individuati come prioritari.

A seguito di relativa approvazione da parte del MIMS, in occasione del monitoraggio al III bimestre 2021 si è proceduto all'inserimento e alla validazione degli interventi stralcio EX PZ143 "SS 658 Nuovo itinerario Potenza-Melfi lavori di messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i km 0,000 e il Km 48,131-2° e 3° Stralcio A" (n. 18 interventi) ed EX PZ198 "Riqualificazione RA 5 e strada statale 407 Basentana – Completamento" (n. 32 interventi).

Al 31 dicembre risultano inseriti e monitorati nel Sistema di Monitoraggio Unitario n. 225 interventi per un importo di 5.625,76 milioni euro. Nella seconda metà del 2021 è stato definito in stretta collaborazione con l'Assistenza Tecnica al Monitoraggio del MIMS il Report per il Protocollo Unico di Colloquio per l'aggiornamento massivo in SMU dei dati finanziari dei progetti Anas.



CALABRIA - A2 'AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO', GALLERIA MONACENA

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

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

Conto economico riclassificato

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione	%
valori in €/milioni				
Ricavi operativi	2.889,35	2.340,48	548,87	23%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.836,63	2.316,74	519,89	22%
Altri proventi	52,72	23,74	28,98	> 100%
Costi operativi	(2.741,99)	(2.172,50)	(569,48)	26%
Costo del personale	(456,81)	(429,11)	(27,69)	6%
Altri costi netti	(2.285,18)	(1.743,39)	(541,79)	31%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	147,36	167,97	(20,61)	-12%
Ammortamenti	(167,12)	(164,03)	(3,09)	2%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	13,15	(23,58)	36,72	> 100%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(6,61)	(19,63)	13,02	66%
Proventi e oneri finanziari	6,98	(149,22)	156,20	> 100%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	0,37	(168,86)	169,23	> 100%
Imposte sul reddito	0,03	0,09	(0,06)	-65%
RISULTATO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	0,40	(168,76)	169,17	> 100%
RISULTATO NETTO DI PERIODO	0,40	(168,76)	169,17	> 100%

Stato patrimoniale riclassificato

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione	%
valori in €/milioni				
Capitale circolante netto gestionale	(152,00)	(333,95)	181,95	-54%
Altre attività nette	741,62	733,44	8,18	1%
Capitale circolante	589,62	399,49	190,14	48%
Immobilizzazioni tecniche	1.658,67	1.773,67	(115,00)	-6%
Partecipazioni	711,66	715,40	(3,74)	-1%
Capitale immobilizzato netto	2.370,34	2.489,08	(118,74)	-5%
TFR	(28,21)	(28,50)	0,29	-1%
Altri fondi	(1.359,78)	(1.479,68)	119,90	-8%
TFR e altri fondi	(1.387,99)	(1.508,18)	120,19	-8%
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.571,97	1.380,39	191,58	14%
Posizione finanziaria netta a breve	(798,61)	(698,08)	(100,53)	14%
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(70,88)	(363,19)	292,30	-80%
Posizione finanziaria netta	(869,49)	(1.061,27)	191,78	-18%
Mezzi propri	2.441,47	2.441,66	(0,19)	0%
TOTALE COPERTURE	1.571,97	1.380,39	191,58	14%

ANDAMENTO DELLA GESTIONE FINANZIARIA

L'anno 2021 è stato caratterizzato da un incremento dell'indebitamento bancario medio rispetto a quanto rilevato nel corso dell'anno precedente, con particolare riferimento al primo semestre dell'anno. Tale andamento negativo è motivato essenzialmente da un aumento del valore complessivo degli accantonamenti per pignoramenti e dei pagamenti disposti nel corso dell'intero anno 2021 a titolo di anticipazione contrattuale ex Decreto Rilancio 34/2020.

Le attività di rendicontazione poste in essere nel 2021 a valere dei contributi confluiti nel "Fondo Unico", in ottemperanza alle prescrizioni normative contemplate nell'art. 1, comma 869, della Legge n. 208/2015 e nel relativo Decreto Interministeriale attuativo, e i conseguenti incassi hanno consentito, anche attraverso la rendicontazione della quasi totalità delle anticipazioni contrattuali disposte a valere di contributi ministeriali e relative al periodo 2019-2021, il miglioramento significativo della posizione finanziaria netta di breve periodo rispetto all'anno precedente.

A tale proposito si rappresenta che nel corso dell'anno 2021 si è provveduto alla formalizzazione di n. 4 richieste di erogazione verso lo Stato, con riferimento ai soli contributi confluiti nel Fondo Unico, a fronte delle quali gli incassi complessivamente realizzati alla data del 31 dicembre 2021 ammontano a circa 1.481 milioni di euro, a fronte di circa 1.316 milioni di euro del 2020.

Si fornisce di seguito un prospetto riepilogativo dei versamenti per cassa dei contributi statali, di origine comunitaria e verso EE.LL., realizzati nel corso dell'anno 2021 sul conto Anas intrattenuto presso Banca d'Italia:

TIPOLOGIA CONTRIBUTI	Valori in €/mln
Fondo Unico	1.480,86
Contributi Pluriennali No Fondo Unico	77,72
FSC ex FAS No Fondo Unico	45,00
FSC 2014 - 2020	53,79
Contributi Comunitari	19,08
Contributi verso EE.LL.	236,94
Altri Contributi MIMS	6,13
Totale	1.919,52

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

Valori in €/mln

	Incassi da Fondo Unico al 31 dicembre 2021			Pagamenti al 31 dicembre 2021		
	Lavori + SAD	O.I.	Totale	Lavori + SAD	O.I.	Totale
Contratti di Programma	385,27	43,78	429,05	461,73	55,10	516,83
Programma Ponti Viadotti e Gallerie	15,05	3,32	18,37	18,12	2,89	21,01
Contributi pluriennali	101,90	11,10	113,00	58,29	7,41	65,70
Sisma Italia Centrale	50,97	7,69	58,66	51,09	8,13	59,22
Fondo Infrastrutture 2018 - Sisma	7,54	0,96	8,50	12,86	1,66	14,52
Fondo Infrastrutture 2019 - Sisma	3,91	0,54	4,45	4,54	0,69	5,23
Mondiali Sci Cortina	11,56	1,92	13,48	14,77	2,25	17,02
Contributi Vari	24,42	3,21	27,63	32,21	4,36	36,57
Deflazione Contenzioso	45,39	-	45,39	36,91	-	36,91
Fondo Infrastrutture 2017 - Rifinanziamento CDP 2016-2020	517,47	71,30	588,77	591,78	85,46	677,24
Sblocca Italia	21,85	3,02	24,87	70,63	9,61	80,24
Asse Autostradale SARC	6,79	0,98	7,77	5,51	0,84	6,35
Strade dismesse dalle regioni	1,13	0,20	1,33	1,61	0,25	1,86
Fondo Infrastrutture 2017 - Strade dismesse dalle regioni	34,78	4,22	39,00	74,20	10,36	84,56
Fondo Infrastrutture 2018 - Strade dismesse dalle regioni	39,42	5,03	44,45	90,24	12,32	102,56
Fondo Infrastrutture 2018 - Completamento Itinerari	9,21	1,11	10,32	6,31	0,75	7,06
Fondo Infrastrutture 2018 - Programma Ponti Viadotti e Gallerie	4,55	0,65	5,20	5,10	0,67	5,77
Fondo Infrastrutture 2019 - Programma Ponti Viadotti e Gallerie	35,98	4,64	40,62	41,72	6,17	47,89
TOTALE	1.317,19	163,67	1.480,86	1.577,62	208,92	1.786,54

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

Nel corso del 2021, a seguito delle procedure di selezione competitive realizzate nel 2020, sono state rinnovate le convenzioni in essere con due Istituti bancari aventi a oggetto servizi di c/c aziendale al fine della gestione dell'operatività con affidamenti di breve termine per una durata annuale con facoltà di rinnovo automatico di un anno, da utilizzare sotto forma di scoperto di c/c a titolo di elasticità di cassa. Oltre agli affidamenti concessi a titolo di scoperto di c/c, Anas dispone altresì di ulteriori affidamenti utilizzabili per finanziamenti di breve periodo (denaro caldo) e per anticipazioni crediti da Stato. Si fa presente che, nel corso dell'anno 2021, l'indebitamento medio a breve termine è stato pari a circa 785 milioni di euro. Gli interessi passivi maturati sono stati pari a circa 3,8 milioni di euro, di cui 2,4 milioni di euro maturati su utilizzi di scoperti di c/c, 0,32 milioni di euro per anticipazioni crediti, 0,68 milioni di euro su finanziamenti a breve termine (denaro caldo) e 0,47 milioni di euro per oneri finanziari su mutui. Gli interessi attivi, essenzialmente riconducibili alla liquidità di cui all'ex FCG, sono stati pari a circa 0,27 milioni di euro.

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

Si conferma che nel corso del 2021 Anas ha regolarmente provveduto a trasmettere i dati richiesti ai sensi delle seguenti norme:

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

FATTORI DI RISCHIO

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

Anas, in analogia con la Capogruppo FS Italiane e nel rispetto delle proprie peculiarità, pur mantenendo la centralità delle strutture operative, che costituiscono il primo livello di controllo nelle attività di gestione del rischio, ha nel tempo strutturato diverse funzioni di controllo di secondo livello (RPCT, Dirigente Preposto, *Risk Management*, *Compliance*, *Security*, Sistemi di Gestione) che supportano il management nella definizione e implementazione di specifici sistemi di individuazione, trattamento e monitoraggio dei principali rischi. Completa il SCIGR sopra delineato la struttura di Internal Auditing, che svolge attività di monitoraggio e assurance sull'architettura e l'efficace funzionamento degli altri presidi di controllo.

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

Conflitto militare Russia-Ucraina

Il Gruppo FS è caratterizzato da una attività complessa e variegata, domestica e internazionale, che lo espone a diversi fattori di rischio legati alle possibili conseguenze del conflitto tra Ucraina e Russia. In tale contesto assumono rilievo diverse fattispecie di rischio, in particolare quelle legate:

- a interruzioni/criticità per la Società che ha progetti già in essere nei Paesi potenzialmente coinvolti o limitrofi;
- allo sviluppo del *business*, quali riduzione del traffico, domanda di mobilità e minore propensione al viaggio/flussi turistici, chiusura frontiere o sanzioni con riduzione trasporto passeggeri e merci, restrizioni alle relazioni economiche e di cooperazione;
- ai fattori macroeconomici e finanziari, quali volatilità dei prezzi di commodities energetiche, volatilità dei prezzi di materie prime, volatilità prevista dei mercati finanziari globali, dei tassi di cambio e dei tassi di interesse;
- alla *supply chain*, come l'indisponibilità delle materie prime e componenti, indisponibilità delle fonti energetiche, interruzione della catena di fornitura di fattori produttivi per la continuità del servizio e/o degli investimenti;
- al Cyber Crime, ad es. attacchi diretti ad asset di Società che operano in loco o nei Paesi limitrofi ovvero l'intensificazione dello stesso con potenziale impatto sull'interruzione dei servizi e sulle infrastrutture critiche.

Il Gruppo è dotato di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul *business* dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese.

I RISCHI DI ANAS

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

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

Come riferito nelle precedenti informative, a luglio 2018 è stato concluso il primo assessment dei rischi di Anas, sviluppato soprattutto a livello direzionale con metodo *bottom-up*, attraverso 52 interviste condotte con i *process owners*, individuati nei responsabili delle strutture di primo riporto, e integrato con un focus group costituito da 6 rappresentanti delle strutture territoriali.

Il *risk assessment* ha consentito l'individuazione di 115 rischi, di cui 22 classificati come "top" (o di livello alto, con *score* compreso tra 10 e 25) e 24 inseriti in "*watching area*" (o di livello medio, con *score* compreso tra 8 e 9). Per ciascuno di essi sono state individuate una o più azioni di mitigazione (a titolo di esempio: rafforzamento dell'organico, formazione del personale, implementazione di sistemi informativi, interventi regolatori, stipula di polizze assicurative, ottenimento di certificazioni di qualità, eccetera).

Nei mesi di ottobre e novembre 2019 è stato effettuato il primo monitoraggio delle azioni di mitigazione collegate ai *top risk*, attraverso incontri con gli *action owners* e i loro referenti, nel corso dei quali sono state assunte informazioni relative allo stato di avanzamento delle attività, acquisendo contestualmente la documentazione necessaria per la verifica dello stato di attuazione. Da maggio a novembre 2020 è stato svolto (da remoto, a causa dell'emergenza pandemica) un nuovo assessment, stavolta mirato alla individuazione dei rischi afferenti il territorio, con il coinvolgimento dei Responsabili ST, RAAG, RAGR, RANO, e la partecipazione delle figure più operative delle aree tecniche e amministrative (DL, RUP, Capi Centro, Capi Nucleo, Controller, Responsabile Service e Patrimonio, eccetera).

Nel corso dell'assessment sono stati individuati nuovi rischi, tra i quali quello legato all'emergenza pandemica, nonché identificate nuove azioni di trattamento. Attualmente, dopo aver sintetizzato i risultati emersi dall'assessment territoriale svolto, sono in corso incontri con gli *action owner* per definire la programmazione delle nuove azioni di trattamento e, contestualmente, è stato avviato il secondo monitoraggio di quelle già in corso di implementazione.

Nel corso del 2021 Anas ha inoltre approvato la propria "*Policy di Enterprise Risk Management*", in cui si stabilisce che la gestione del rischio è applicata all'intera organizzazione societaria.

RISCHI STRATEGICI

Sono rischi che possono derivare dal cambiamento del modello di governance o di *business*. Appartengono a questa categoria anche i rischi legati alla pianificazione delle risorse economiche e alla allocazione delle stesse, tra cui, di particolare rilevanza, è il rischio derivante dalla gestione delle strade di rientro e dal conseguente gap manutentivo della rete, che si affianca a rischi legati alla tenuta del brand e alla reputazione aziendale, su cui l'Azienda investe in modo significativo.

Inoltre, in considerazione delle attività estere sviluppate da Anas, merita attenzione anche il cd. "rischio paese", sotto i diversi profili macro-economico, finanziario, regolatorio, di mercato, geopolitico e sociale.

RISCHI FINANZIARI

Tra i rischi di carattere finanziario si segnalano il rischio di credito, il rischio di liquidità e il rischio di tasso d'interesse. Il primo è legato al mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti nell'ambito di relazioni di carattere commerciale (licenze, concessioni, pubblicità) e dei finanziamenti di lavori. Il rischio di liquidità è gestito pianificando le erogazioni di fondi da parte del MEF sulla base delle previsioni trimestrali di cassa Anas e compatibilmente con le norme sulla finanza pubblica.

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

RISCHI DI COMPLIANCE

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

- al mancato adeguamento alla normativa in materia di "privacy". Anas, in stretto coordinamento con la Capogruppo, nel rispetto delle disposizioni del Regolamento UE 2016/679 (General Data Protection Regulation – GDPR) ha valutato i rischi connessi alla violazione dei dati personali, ha istituito la struttura organizzativa "Privacy Compliance" e ha nominato il proprio Data Protection Officer; in particolare le principali attività realizzate nel 2021 in materia di protezione dei dati personali hanno avuto a oggetto: l'aggiornamento del Registro dei trattamenti, la redazione e la diffusione di Istruzioni operative per la gestione dei principali adempimenti, l'aggiornamento delle Informativa, la designazione degli incaricati, la stipula degli Accordi di Data Protection, l'aggiornamento della DPIA sulla gestione informatizzata dell' Albo Avvocati, la gestione delle richieste di esercizio dei diritti degli interessati e la gestione degli adempimenti relativi all'emergenza Covid;
- alla mancata o non completa attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza delle gallerie (decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, "Attuazione della direttiva 2004/54/CEE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea"). A riguardo è stato predisposto uno specifico cronoprogramma degli interventi da realizzare;
- alla mancata o ritardata attuazione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore (PCAR), strumento di programmazione che la vigente normativa richiede agli enti gestori di infrastrutture di

trasporto e che consiste nell'individuazione delle aree con criticità acustiche e nella definizione degli interventi di mitigazione e risanamento, secondo un ordine di priorità, i cui criteri di calcolo sono specificati nel DM Ambiente del 29/11/2000;

- alla selezione dei fornitori, cui si fa fronte attraverso un articolato sistema procedurale interno;
- alla sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro, già tutelata attraverso l'adozione del MOG e la vigilanza sulla sua attuazione, nonché rafforzata con sistemi informativi a supporto delle specifiche attività e con l'introduzione di criteri e metodi per il monitoraggio dei nearmiss;
- all'ambiente, Anas promuove comportamenti responsabili orientati al rispetto e alla salvaguardia dell'ambiente e costituisce gruppi di lavoro per lo studio e l'avvio di iniziative nello specifico settore.

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

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

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

Infine, i rischi relativi alla corruzione. Anas nella conduzione del *business* si ispira ai principi di integrità, legalità e etica, richiamati sia nel Framework Unico Anticorruzione che nel Codice Etico di Gruppo.

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

Dal 2018, a seguito dell'ingresso nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (in virtù del quale Anas non è più soggetta ai dettami della Legge 190/2012), Anas si è volontariamente dotata di un modello di anticorruzione e trasparenza, mantenendo la funzione del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT) e pubblicando le "Misure Integrative di quelle adottate ai sensi del D.Lgs. 231/2001", nelle quali, con riferimento ai processi a maggiore rischio corruzione, sono considerate sia le condotte rilevanti sotto il profilo penalistico sia quelle di "mala gestio" e di malfunzionamento (cd. corruzione atipica), nonché sono indicati gli specifici presidi adottati per la loro prevenzione/individuazione.

Al fine di sensibilizzare tutto il personale su questi temi, sono state adottate diverse iniziative, Anas ha inoltre ottenuto, nel mese di dicembre 2021, la Certificazione Anticorruzione di cui alla norma UNI ISO 37001:2016.

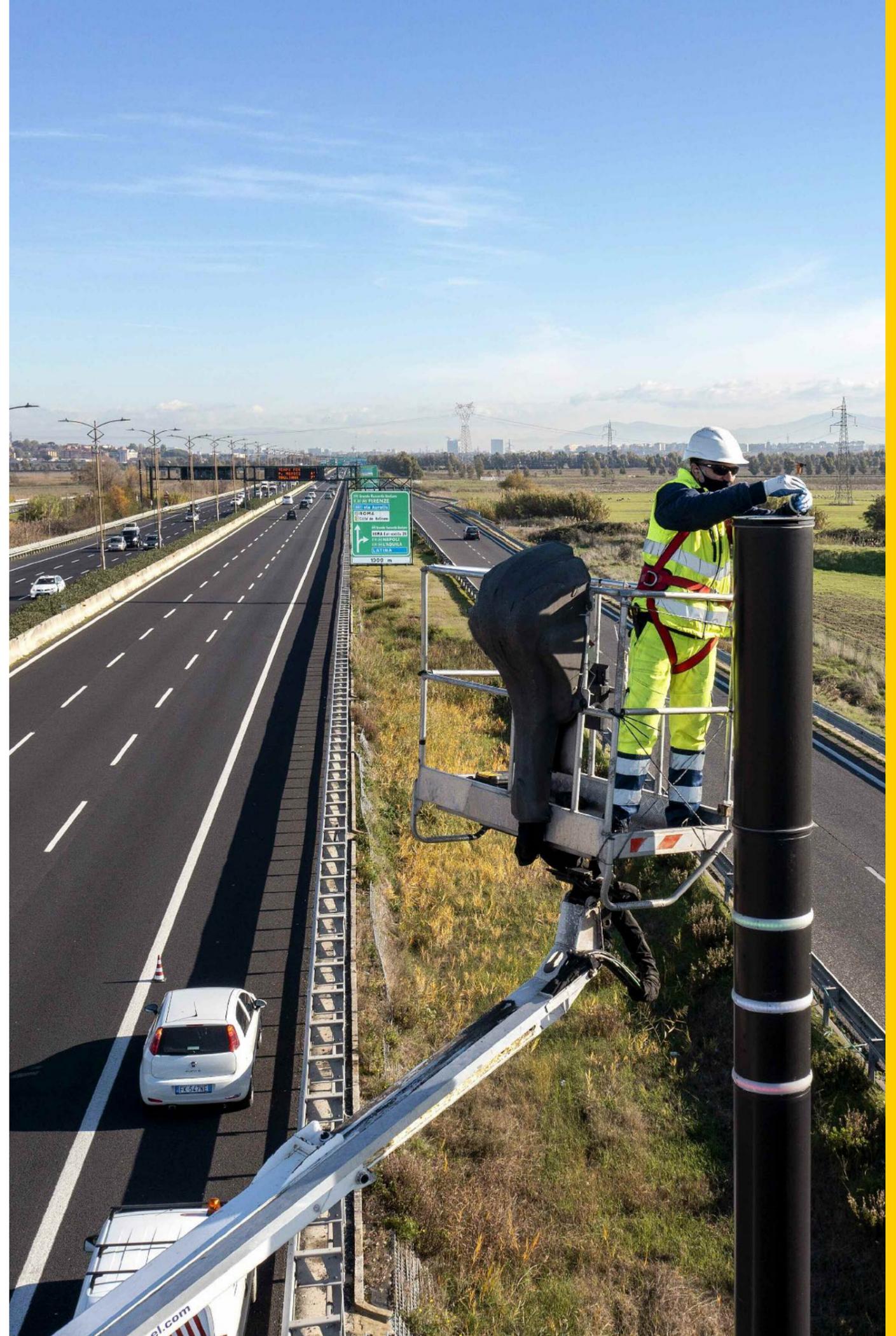
RISCHI OPERATIVI

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

I primi riguardano soprattutto le circostanze impreviste che generano una differenza tra il costo contrattuale e il costo effettivo delle opere, o determinano maggiori oneri (per esempio in caso di varianti d'opera, prolungamento dei tempi di esecuzione, contestazioni nelle procedure di esproprio o di gara). Al fine di mitigare questi rischi, sono state potenziate le attività di monitoraggio dei cantieri da parte delle figure preposte. I secondi sono relativi principalmente alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura viaria affidata alla gestione di Anas. Tra questi, il rilevante rischio relativo alla sicurezza delle opere d'arte, per la cui mitigazione sono in corso di realizzazione specifici programmi di potenziamento dell'attività di sorveglianza e di ispezione.

Rientra nei rischi connessi all'esercizio della rete quello di responsabilità civile per danni agli utenti, per il quale Anas stipula un'apposita copertura assicurativa relativa all'intera rete stradale. Fanno parte di questa categoria anche i rischi legati ai cambiamenti climatici, alla tutela del patrimonio immobiliare, ai sistemi informativi, alle risorse umane, compresa la salute e sicurezza dei lavoratori, agli approvigionamenti.

Infine, anche i rischi legati alle calamità naturali e all'emergenza sanitaria possono avere impatto sull'operatività e sul corretto funzionamento delle attività di esercizio: le azioni di mitigazione adottate (principalmente di carattere organizzativo) tendono a ridurre la dimensione dell'impatto.



INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE

Nel corso del 2021 le attività di progettazione e controllo per le Nuove Opere sono state:

- lo sviluppo delle progettazioni, a partire dallo Studio di Fattibilità, attraverso i vari livelli progettuali (fattibilità tecnica e economica, definitivo, esecutivo) sino alla fase di Appalto per la realizzazione delle opere;
- la fase di verifica delle progettazioni redatte dagli aggiudicatari di Appalti a prestazione Integrata;
- il supporto tecnico specialistico per la verifica delle perizie di variante dei lavori in corso.

Entro il 31 dicembre 2021 sono stati approvati n° 30 progetti per un importo complessivo di circa 2.111,18 milioni di euro.

Si riporta di seguito il prospetto delle approvazioni relative al 2021, suddiviso per livello progettuale e area geografica, e il relativo confronto con i dati dell'esercizio 2020.

PROGETTAZIONI APPROVATE				
Livello di progettazione	31.12.2021		31.12.2020	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Fattibilità Tecnico Economica	4	292,31	6	1.142,82
Definitivo	8	491,01	13	278,31
Esecutivo	18	1.327,86	15	2.388,04
Totale	30	2.111,18	34	3.809,17

PROGETTAZIONI APPROVATE				
Area Geografica	31.12.2021		31.12.2020	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Nord	8	561,19	7	636,25
Centro	3	397,98	10	1.320,43
Sud	19	1.152,01	17	1.852,49
Totale	30	2.111,18	34	3.809,17

Durante il 2021 sono state sviluppate attività in relazione a 170 interventi a vari livelli di avanzamento progettuale, per un valore complessivo di circa 27,74 miliardi di euro. Si forniscono di seguito i dati relativi a tali interventi, indicando per ogni livello di progettazione (fattibilità tecnica ed economica, definitivo e esecutivo) le attività tecniche attivate.

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

- progettazione sviluppata internamente con progettisti Anas;
- indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni;
- istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi con verifica ai fini dell'approvazione Anas;
- istruttoria tecnica delle progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate: tale attività viene svolta secondo apposite procedure che, attraverso una serie di controlli di carattere tecnico ed economico,

- garantiscono un elevato standard di qualità della progettazione esecutiva;
- progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas: tale attività di progettazione, indirizzo e controllo o istruttoria, viene eseguita sulla base di contratti di assistenza tecnica tra Anas e le varie Società partecipate.

Le attività riguardano anche il supporto alle procedure approvative da parte degli Enti esterni (Ministeri, Regioni, Enti Territoriali). Si riportano a seguire i prospetti relativi alle principali attività svolte nel corso del 2021 confrontate con i dati relativi all'esercizio dell'anno 2020.

Attività Svolte su progetti di Fattibilità tecnico economica	31.12.2021		31.12.2020	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	5	1.118,44	9	1.402,66
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	27	10.097,94	5	920,00
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	0	0,00	0	0,00
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	0	0,00	0	0,00
Progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas	1	82,05	0	0,00
Totale	33	11.298,43	14	2.322,66

Attività Svolte su progetti definitivi	31.12.2021		31.12.2020	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	17	1.608,82	21	1.740,81
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	83	11.132,28	62	7.835,62
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	1	163,88	1	164,00
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	3	202,06	3	202,06
Progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas	0	0,00	1	46,11
Totale	104	13.107,04	88	9.988,60

Attività Svolte su progetti esecutivi	31.12.2021		31.12.2020	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	2	52,03	3	171,51
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	27	2.972,02	24	2.728,66
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da Enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	1	7,61	2	16,44
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	1	54,05	3	1.413,25
Progettazione e controllo per conto di società partecipate Anas	2	250,01	1	113,94
Totale	33	3.335,72	33	4.443,80

PROCEDURE DI GARA E CONTRATTUALIZZAZIONE

Procedure di gara avviate nel 2021

Nel corso del 2021 sono state pubblicate oltre 1.450 procedure di affidamento di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo di circa 2,6 miliardi di euro di cui il 23% avviato dalle Strutture Territoriali di Anas tramite il portale acquisti aziendale per un importo pari a circa 580 milioni di euro. In particolare la Direzione Generale ha pubblicato 6 gare per l'affidamento di lavori nuove opere per un importo complessivo pari a 515 milioni di Euro:

- **Strada statale 115 "Sud Occidentale Sicula"** - Variante alla strada statale 115 nel tratto compreso tra il km 294,000 (svincolo Vittoria Ovest) e la S.P. 20 di **Comiso Sud** (116 milioni di euro a base d'appalto);
- **S.S.V. "Licodia Eubea-Libertinia"** Tronco svincolo Regalsemi - Innesto SS117 bis - 2° stralcio funzionale - Completamento Tratto B da fine **variante di Caltagirone** a innesto su strada statale 117 (169 milioni di euro a base d'appalto);
- **Strada statale 1 "Via Aurelia"** - Viabilità di accesso all'**hub portuale di La Spezia** - Variante alla strada statale 1 "Via Aurelia" - 3° lotto tra Felettino e il raccordo autostradale - 2° stralcio funzionale B dallo svincolo di Buon Viaggio (escluso) allo svincolo di San Venerio, incluso (41 milioni di euro a base d'appalto);
- **Strada statale 52 "Carnica"**- Costruzione della Variante tra i Km 41,600 e 44,400 in **località Passo della Morte - Galleria San Lorenzo** (15 milioni di euro a base d'appalto);
- **Itinerario E78 S.G.C. "Grosseto-Fano"** - Tratto Grosseto-Siena. Interventi di miglioramento Galleria Casal di Pari (esistente) (28 milioni di euro a base d'appalto);
- **Itinerario E78 S.G.C. "Grosseto-Fano"** - Tratto Grosseto-Siena. Adeguamento a quattro corsie nel tratto Grosseto Siena (strada statale 223 'di Paganico') dal km 41,600 al km 53,400 (145 milioni di euro a base d'appalto).

Con riferimento alla Manutenzione Programmata sono state pubblicate le seguenti gare per l'affidamento di accordi quadro di manutenzione programmata sopra soglia per un importo complessivo di 740 milioni di euro:

- n. 1 accordo quadro suddiviso in 3 lotti Lavori di Realizzazione e risanamento strutturale e impiantistico di gallerie: Lombardia - Piemonte e Valle d'Aosta - Liguria - Veneto e Friuli Venezia Giulia - Emilia-Romagna (180 milioni di euro);
- n. 1 accordo quadro suddiviso in n.3 lotti per n.3 lotti per l'affidamento della produzione, fornitura e posa in opera della nuova **barriera Anas NDBA** (150 milioni di euro);
- n. 1 accordo quadro suddiviso in 16 lotti per l'affidamento di lavori di esecuzione di **opere complementari** per la sistemazione di versanti rocciosi e la protezione del corpo stradale (160 milioni di euro);
- n. 1 gara per l'affidamento di un Accordo Quadro quadriennale per interventi di **potenziamento e ri-qualificazione dell'itinerario E45** (250 milioni di euro).

Inoltre sono state pubblicate 108 gare per l'affidamento di altrettanti accordi quadro sotto soglia quadriennali per un importo complessivo pari a 540 milioni di euro così ripartiti:

- n.76 accordi quadro per l'esecuzione di lavori di manutenzione straordinaria della **pavimentazione** nei diversi centri manutentori di Anas (380 milioni di euro);
- n.16 accordi quadro per la posa in opera di **barriere stradali metalliche** nei diversi centri manutentori di Anas (80 milioni di euro);
- n.16 accordi quadro di durata quadriennale per il **risanamento strutturale di opere d'arte** per un importo di 80 milioni di euro.

Inoltre, durante il corso del 2021, sono state pubblicate n. 5 gare per l'affidamento di accordi quadro per l'esecuzione di servizi di ingegneria per un importo complessivo pari a 57 milioni di euro:

- Supporto alla redazione di elaborati specialistici inerenti archeologia preventiva, ambiente, paesaggio e cantierizzazione (4 lotti, 3,2 milioni di euro);
- Indagini geologiche per indagini geognostiche di caratterizzazione ambientale (5 lotti, 15,8 milioni di euro);
- Indagini Geognostiche e di Caratterizzazione Ambientale (2 lotti, 4 milioni di euro);
- Servizi di progettazione definitiva ed esecutiva relativa ai lavori di manutenzione programmata del corpo stradale e miglioramento delle condizioni di sicurezza delle strade statali 36, 38 e 42 per le Olimpiadi 2026 (2 lotti, 2 milioni di euro);
- Servizi di Progettazione definitiva ed esecutiva relativi a interventi di Manutenzione Straordinaria della sede stradale (16 lotti, 32 milioni di euro).

A queste si aggiunge la pubblicazione di una gara per l'affidamento di n.5 accordi quadro di durata quadriennale, per l'esecuzione di scavi archeologici e correlati servizi di bonifica ordigni bellici per un importo complessivo pari a 15,8 milioni di euro.

Tra le gare per l'affidamento di forniture e servizi pubblicate dalla Direzione Generale (46 gare di importo complessivo pari a 112,6 milioni di euro) si citano per rilevanza di importo:

- Accordo Quadro per l'affidamento dei servizi di assistenza specialistica in *Project Management* e *Project Controlling*, architetture e ingegneria informatica, per la durata di 24 mesi (n.2 lotti per un totale di 21 milioni di euro);
- Accordo Quadro per l'affidamento dei servizi di gestione e *application maintenance* dei sistemi RAM, DSS e Smart Road in Cloud (15 milioni di euro);
- Accordo Quadro per l'affidamento di Servizi di supporto tecnico, specialistico e operativo per le attività di allaccio degli impianti stradali e in galleria al sistema di telecontrollo Anas (13,5 milioni di euro);
- Accordo Quadro per l'affidamento dei Servizi di assistenza e manutenzione delle postazioni di lavoro informatiche di Anas (4,8 milioni di euro);
- Accordo quadro per l'affidamento dei servizi di supporto tecnico, specialistico e operativo e per le attività di *application maintenance* dei sistemi di Sala Operativa e Rilevamento Traffico Anas (6 milioni di euro);
- Servizio sostitutivo di mensa mediante fornitura di buoni pasto elettronici del valore di 7,00 euro (10,5 milioni di euro);
- Servizi assicurativi Polizza Tutela Giudiziaria (4,9 milioni di euro);
- Servizi di revisione legale dei conti per il triennio 2022-2024 per il Gruppo Anas (4,6 milioni di euro).

Gare aggiudicate nel periodo

Nel 2021 sono state aggiudicate gare per circa 6,7 miliardi di euro, di cui circa il 6% per 0,4 miliardi di euro aggiudicati dalle Strutture Territoriali sul portale acquisti aziendale. La Direzione Generale ha aggiudicato 252 gare per un totale di 421 lotti per l'affidamento di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo di aggiudicazione pari a circa 6,3 miliardi di euro, di cui:

- n.200 gare per n.307 lotti per appalti di lavori - importo complessivo di aggiudicazione di circa 5,9 miliardi di euro;
- n.42 gare per n.47 lotti per servizi e forniture - importo complessivo di aggiudicazione di circa 126 milioni di euro;
- n.9 gare per n.66 lotti per servizi di ingegneria - importo complessivo di aggiudicazione 306 milioni di euro.

Infine, è stato aggiudicato l'affidamento in concessione dei servizi di pulizia e sgombero materiale dal piano viabile a seguito di incidenti sulle strade di competenza della Struttura Territoriale Lazio.



Aggiudicato (milioni di euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2020 - dicembre 2021

In particolare, sono state aggiudicate 16 gare per l'affidamento di lavori Nuove Opere per circa 1 miliardo di euro. Tra queste si evidenziano:

- **Prolungamento della strada statale 9 Tangenziale nord di Reggio Emilia** (123 milioni di euro);
- **Strada statale 64 "Porrettana" - Nodo ferro stradale di Casalecchio di Reno** - Stralcio nord (116 milioni di euro);
- **Strada statale 16 "Adriatica" Ampliamento a 4 corsie della Falconara Baraccola** - I lotto - Tratto Falconara-Torrette (168 milioni di euro);
- **Sassari-Olbia** - Lavori di ricostruzione del ponte sul Rio Enas, crollato a seguito degli eventi alluvionali del 18-19 novembre 2013 (5,4 milioni di euro);
- **Strada statale 67 "Tosco-Romagnola"** - Svincolo in località Fibbiana, per l'appalto della progettazione

esecutiva ed esecuzione dei lavori e relativo servizio di monitoraggio ambientale in corso d'opera (20,5 milioni di euro);

- **Strada statale 398 "Via Val Di Corna"** - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - Tratto Svincolo di Geodetica-Gagno Lotto 1, per una lunghezza complessiva di circa 3.150 metri, dal km 43,750 al km 46,900 circa della strada statale 398 (53,5 milioni di euro).

Per quanto riguarda gli accordi quadro sopra soglia di Manutenzione Programmata sono stati aggiudicati 125 lotti per oltre 4 miliardi di euro, ripartiti per merceologia come di seguito elencato:

- Pavimentazione: 12 lotti (315 milioni di euro);
- Opere d'arte: 32 lotti (1,4 miliardi di euro);
- Risanamento Strutturale delle Gallerie: 33 lotti (955 milioni di euro);
- Impianti tecnologici: 3 lotti (50 milioni di euro);
- Corpo stradale: 28 lotti (965 milioni di euro);
- Barriere: 14 lotti (260 milioni di euro);
- Opere complementari: 16 lotti (80 milioni di euro);
- Mitigazione Acustica: 3 lotti (82 milioni di euro);
- Segnaletica: 13 lotti (65 milioni di euro).

A questi si sommano gli accordi quadro sotto soglia banditi dalla Direzione Generale e gestiti dalle Strutture Territoriali aggiudicati per un importo pari a 0,8 miliardi di euro.

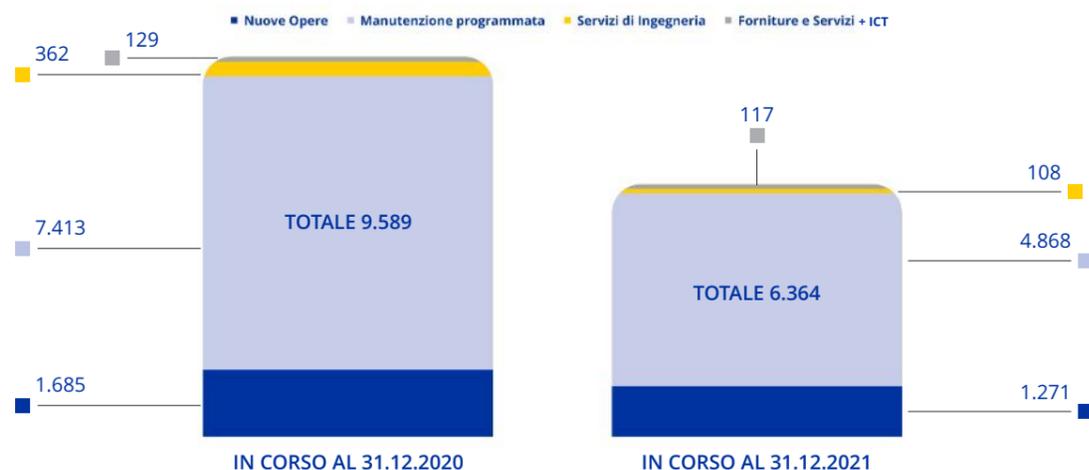
In merito alle gare per l'affidamento di servizi di ingegneria, nel corso del 2021 la Direzione Generale ha aggiudicato gare per complessivi 306 milioni di euro:

- 32 lotti per servizi di progettazione per manutenzione programmata ponti viadotti e gallerie (133 milioni di euro);
- 15 lotti per servizi di progettazione per manutenzione programmata del corpo stradale (60 milioni di euro);
- 8 lotti per incarichi professionali e servizi di progettazione definitiva ed esecutiva per Opere di importo orientativo oltre i 100 milioni di euro (80 milioni di euro);
- 5 lotti per Incarichi professionali per servizi tecnici di bonifica ordigni bellici propedeutici all'avvio dei lavori (24 milioni di euro);
- 6 lotti per Incarichi professionali - Servizi tecnici - Supporto tecnico alla progettazione (9,1 milioni di euro).

Infine, con riferimento alle forniture e ai servizi, si cita l'aggiudicazione di 22 procedure di affidamento per forniture e servizi *software* per un importo complessivo pari a 54,9 milioni di euro, dell'accordo quadro in 5 lotti (30 milioni di euro) per l'affidamento del servizio di presidio antincendio sulle tratte stradali e autostradali in prossimità e all'interno di Gallerie appartenenti alla rete TEN-T, di 17 procedure di affidamento per forniture e servizi corporate (manutenzione degli immobili, facchinaggio, servizi assicurativi, cancelleria) per un importo complessivo pari a 25,3 milioni di euro e infine di 3 gare per 10,6 milioni di euro per la fornitura di impianti e macchinari (autopromiscui, ponti mobili, apparecchiature misura).

Procedure di gara in corso al 31 dicembre 2021

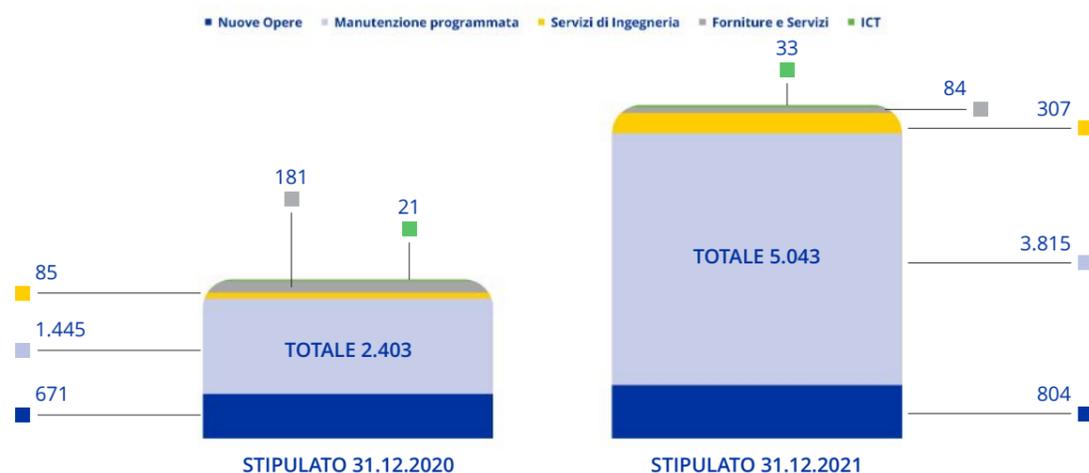
Alla data del 31 dicembre 2021 erano in corso 210 gare per un importo complessivo pari a 6,4 miliardi di euro avviate dalla Direzione Generale di Anas.



Gare in corso (milioni di euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2020 - dicembre 2021

Contratti stipulati nel periodo

Dal 1° gennaio al 31 dicembre la Direzione Generale ha stipulato contratti per un importo pari a circa 5 miliardi di euro, di cui 3,8 miliardi per l'affidamento di lavori di Manutenzione Programmata, 0,8 miliardi per lavori Nuove Opere, 307 milioni per servizi di ingegneria, 117 milioni circa per l'affidamento di forniture e servizi.



Stipulato (milioni di euro) Direzione Generale: confronto dicembre 2020 - dicembre 2021

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

- **Prolungamento della strada statale 9 "Tangenziale nord di Reggio Emilia"** (123 milioni di euro);
- **Strada statale 64 "Porrettana" - Nodo ferro stradale di Casalecchio di Reno** - Stralcio nord (116 milioni di euro);
- **Strada statale 16 "Adriatica" Ampliamento a 4 corsie della Falconara Baraccola** - I lotto - Tratto Falconara-Torrette (168 milioni di euro);
- **Strada statale 683 "Licodia Eubea"** Tronco Svincolo Regalsemi - Innesto strada statale 117 (77 milioni di euro);
- **Strada statale 398 "Via Val Di Corna"** - Bretella di collegamento tra l'autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - Tratto Svincolo di Geodetica-Gagno Lotto 1, per una lunghezza complessiva di circa 3.150 metri, dal km 43,750 al km 46,900 circa della strada statale 398 (61,6 milioni di euro).

Per quanto riguarda la manutenzione programmata sono stati stipulati 291 Accordi Quadro per 3,8 miliardi di euro (di cui 184 per 920 milioni di euro relativi ad accordi quadro sotto soglia banditi dalla Direzione Generale e gestiti dalle Strutture Territoriali), ripartiti per merceologia come di seguito elencato:

- Pavimentazione: 97 lotti (705 milioni di euro);
- Opere d'arte: 90 lotti (1,8 miliardi di euro);
- Impianti tecnologici: 12 lotti (230 milioni di euro);
- Corpo stradale: 54 lotti (705 milioni di euro);
- Barriere: 17 lotti (267 milioni di euro);
- Opere complementari: 11 lotti (55 milioni di euro);
- Segnaletica: 10 lotti (50 milioni di euro).

Inoltre, per i servizi di ingegneria sono stati stipulati 71 lotti di Accordi Quadro per circa 306 milioni di euro, così ripartiti per merceologia:

- 28 lotti per servizi di progettazione per manutenzione programmata ponti viadotti e gallerie (117 milioni di euro);
- 14 lotti per servizi di progettazione per manutenzione programmata del corpo stradale (56 milioni di euro);
- 8 lotti per servizi di progettazione per manutenzione impianti (16 milioni di euro);
- 7 lotti per incarichi professionali e servizi di progettazione definitiva ed esecutiva per Opere di importo orientativo oltre i 100 milioni di euro (72 milioni di euro);
- 5 lotti per Incarichi professionali per servizi tecnici di bonifica ordigni bellici propedeutici all'avvio dei lavori (24 milioni di euro);
- 1 lotto per monitoraggio ambientale (5 milioni di euro);
- 8 lotti per servizi tecnici per l'ispezione di ponti, viadotti e gallerie (16 milioni di euro).

A questi si aggiungono le stipule di 58 contratti per l'affidamento di forniture e servizi per un importo complessivo pari a 116,5 milioni di euro:

- 18 contratti relativi a procedure di affidamento per forniture e servizi corporate (36,9 milioni di euro) tra cui i servizi assicurativi: Polizza tutela giudiziaria (4,3 milioni di euro), Responsabilità civile auto (2,1 milioni di euro) e Assistenza sanitaria e integrativa dei dipendenti Anas (13 milioni di euro) e il servizio sostitutivo di mensa mediante buoni pasto elettronici (10,5 milioni di euro);
- 4 contratti relativi alle procedure di affidamento dei servizi delle opere in verde della Struttura Territoriale Marche (2,1 milioni di euro);
- 5 contratti relativi alle procedure di affidamento di impianti e macchinari (10,9 milioni di euro);
- 9 contratti relativi alla procedura di affidamento in 9 lotti del servizio di prove di laboratorio e controllo qualità dei materiali e indagini geognostiche per lavori stradali (34 milioni di euro);
- 22 contratti relativi a procedure di affidamento per forniture e servizi ICT (32,55 milioni di euro).

Si segnalano, infine, circa 117 milioni di euro affidati tramite convenzioni Consip di cui, in particolare, 80,5 milioni per la fornitura dell'energia elettrica aziendale per la durata di 12 mesi e 13 milioni di euro per l'affidamento dei servizi di interoperabilità dei dati e di cooperazione applicativa, oltre a 6,4 milioni di euro per numero 35 Affidamenti Diretti gestiti dalla Direzione Appalti e Acquisti.



BARRIERE ANTIRUMORE ANAS

NUOVE COSTRUZIONI

Realizzazione lavori

L'attività svolta nel corso del periodo ha riguardato:

- la gestione dei lavori appaltati compresi quelli contrattualizzati con affidamento a General Contractor;
- il monitoraggio della programmazione prevista per la esecuzione dei lavori;
- l'autorizzazione e l'istruttoria ai fini approvativi delle perizie di variante relative ai lavori in corso;
- la risoluzione delle criticità costituite dalle rescissioni contrattuali con il riavvio dell'esecuzione dei lavori, tramite riappalto o scorrimento della graduatoria di gara;
- l'intensificazione delle attività di controllo sui lavori in corso di esecuzione.

Nel prosieguo viene rappresentato, in sintesi, il complesso delle attività svolte nel 2021 sull'intero territorio nazionale; maggiori informazioni saranno fornite sull'A2 "Autostrada del Mediterraneo", sulla strada statale 106 "Jonica", sulla strada statale 640 "di Porto Empedocle" e sulla S.G.C. Grosseto - Fano (E78), in corso di realizzazione, stante l'importanza strategica e la rilevante complessità tecnico-economica di tali investimenti.

Cantieri in corso, avviati e ultimati nel 2021

Si riportano di seguito i dati riepilogativi per la categoria dei lavori in corso nel 2021 suddivisi per area geografica; i dati vengono messi a confronto con quelli del 2020.

NUOVE OPERE: LAVORI IN CORSO						
Area geografica	totale al 31.12.2021			totale al 31.12.2020		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	13	1.708,57	1.282,11	10	693,56	528,50
Centro	12	1.096,66	836,23	10	780,14	613,48
Sud e Isole	35	4.156,66	3.140,05	29	3.865,26	2.923,18
Totali	60	6.961,89	5.258,39	49	5.338,95	4.065,16

Gli stessi dati e confronti della tabella precedente sono suddivisi per tipologia di rete.

NUOVE OPERE: LAVORI IN CORSO						
Tipologia di Rete	totale al 31.12.2021			totale al 31.12.2020		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Strade statali	60	6.961,89	5.258,39	48	5.294,36	4.027,97
Autostrade	0	0,00	0,00	1	44,59	37,19
Totali	60	6.961,89	5.258,39	49	5.338,95	4.065,16

La tabella seguente sintetizza la situazione dei lavori avviati nel 2021 suddivisi per area geografica; i dati vengono messi a confronto con quelli del 2020.

NUOVE OPERE: LAVORI AVVIATI NEL PERIODO						
Area geografica	totale al 31.12.2021			totale al 31.12.2020		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	7	1.040,86	769,22	1	139,66	102,60
Centro	4	394,00	288,04	5	281,93	221,59
Sud e Isole	9	342,35	257,46	7	1.566,48	1.131,25
Totali	20	1.777,21	1.314,72	13	1.988,06	1.455,44

Gli stessi dati e confronti della tabella precedente sono suddivisi per tipologia di rete.

NUOVE OPERE: LAVORI AVVIATI NEL PERIODO						
Tipologia di Rete	totale al 31.12.2021			totale al 31.12.2020		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Strade statali	20	1.777,21	1.314,72	13	1.988,06	1.455,44
Autostrade	0	0,00	0,00	0	-	-
Totali	20	1.777,21	1.314,72	13	1.988,06	1.455,44

La tabella seguente sintetizza la situazione dei lavori ultimati nel 2021 suddivisi per area geografica; i dati vengono messi a confronto con quelli del 2020.

NUOVE OPERE: LAVORI ULTIMATI						
Area geografica	totale al 31.12.2021			totale al 31.12.2020		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	4	75,28	55,42	1	46,55	31,50
Centro	2	52,00	47,50	1	269,80	217,78
Sud e Isole	3	67,04	52,02	8	450,01	376,25
Totali	9	194,32	154,94	10	766,35	625,53

Gli stessi dati e confronti della tabella precedente sono suddivisi per tipologia di rete.

NUOVE OPERE: LAVORI ULTIMATI						
Tipologia di Rete	totale al 31.12.2021			totale al 31.12.2020		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Strade statali	8	149,06	117,75	10	766,35	625,53
Autostrade	1	45,27	37,19	0	-	-
Totali	9	194,32	154,94	10	766,35	625,53

Nel corso del 2021 la fase esecutiva dei lavori è stata oggetto di costante monitoraggio da parte dei Responsabili d'Area attraverso frequenti contatti con gli uffici periferici Anas.

La tabella successiva fornisce i dati in percentuale di avanzamento dei lavori in corso al 31/12/2021 facendo riferimento alla stessa suddivisione per aree geografiche adottata in precedenza.

AVANZAMENTO LAVORI NUOVE OPERE AL 31/12/2021					
Area geografica	n.	Importo (€/mln)		Avanzamento	
		Totale	Di cui lavori + Sad	Importo	%
Nord	13	1.708,57	1.553,80	232,99	14,99%
Centro	12	1.096,66	981,13	336,23	34,27%
Sud e Isole	35	4.156,66	3.667,24	1.865,22	50,86%
Totali	60	6.961,89	6.202,18	2.434,45	39,25%

L'avanzamento nei cantieri in corso, consegnati e ultimati per nuove opere nel 2021, ha comportato investimenti per lavori e somme a disposizione pari a 471 milioni di euro.

L'Autostrada A2 del Mediterraneo (già Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria)

In data 22 dicembre 2016 è stato aperto al traffico l'ultimo dei grandi cantieri dell'Autostrada A3 "Salerno-Reggio Calabria", il Macrolotto 3 Parte 2^a tra Laino Borgo e Campotenese, che già a luglio 2016 era stato reso percorribile senza deviazioni, consentendo di disporre, in corrispondenza dell'esodo estivo, di entrambe le carreggiate autostradali senza cantieri o interruzioni lungo tutta l'estensione del tracciato. In questo quadro generale Anas ha avviato un'operazione di valorizzazione dell'Autostrada, anche nell'ottica di sottolinearne la vocazione turistica e culturale, attuata in primo luogo attraverso la ridenominazione da A3 "Salerno-Reggio Calabria" in A2 "Autostrada del Mediterraneo". Tale processo è stato sancito dal Decreto del 13 giugno 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (pubblicato sulla G.U. n.153 del 3 luglio 2017), che ha individuato i nuovi capisaldi di itinerario per l'Autostrada A2 e precisamente: km 0,000 in corrispondenza dello svincolo con l'A30 in località Fisciano (SA) e km 432,200 in corrispondenza di Villa San Giovanni (RC). Pertanto il tracciato della A2 misura un'estensione pari a circa 432 km, di cui 123 km ricadenti nel territorio campano, 30 km nel territorio lucano e 279 km nel territorio calabrese.

A seguito di valutazioni condivise con il MIT, Anas ha adottato, per i tratti non adeguati dell'Autostrada, un piano di investimenti, da circa 1 miliardo di euro, volto a conservare e implementare ulteriormente gli standard di comfort e sicurezza dell'infrastruttura, che si prevede di trasformare nella prima "smart road" europea.

Tale piano contempla, in particolare, l'esecuzione di una pluralità di interventi, su complessivi 58 km all'interno delle province di Cosenza e Vibo Valentia, quali, tra l'altro, il risanamento del corpo stradale, l'adeguamento delle opere presenti e degli impianti, il rifacimento della segnaletica, anche individuando azioni di messa in sicurezza delle opere autostradali senza escludere varianti localizzate, al fine del superamento di eventuali elementi di criticità, in particolare per il tratto tra Cosenza e Altiglia.

LA STATALE 106 "JONICA"

La strada statale 106 "Jonica" ha origine a Reggio Calabria, si sviluppa lungo la fascia litorale Jonica e termina a Taranto, dopo un percorso di 491 km. L'arteria collega le Regioni della Calabria, della Basilicata e della Puglia, attraverso i loro territori costieri. La nuova "Jonica" sarà integrata con l'autostrada A2 "Autostrada del Mediterraneo" attraverso alcune trasversali di collegamento, in parte già realizzate, come la nuova strada statale 182 "Trasversale delle Serre" e la strada statale 280 "dei Due Mari", nonché con l'ammodernamento a 4 corsie con spartitraffico centrale della strada statale 534 (Megalotto 4 - Firmo-Sibari).

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

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

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

- a)** MEGALOTTO 3 Sibari/S.S. n. 534 - Roseto Spulico (cat. B) – 38 km:
 - Importo finanziamento: 1.335,12 milioni di euro;
 - Avanzamento di lavori + SaD (espropri e interferenze): 30,36%;
 - Ultimazione prevista: agosto 2026.
- b)** Interventi per la messa in sicurezza tra i km 219,000 e 278,000 - 2° Stralcio - Parte A che prevedono principalmente la realizzazione di nuove rotonde in sostituzione delle pericolose intersezioni a raso presenti, nonché, in alcuni tratti, l'adeguamento della sezione stradale e la rettifica del tracciato:
 - Importo finanziamento: 28,8 milioni di euro;
 - Avanzamento lavori: 85,7%;
 - Ultimazione prevista: ottobre 2022.
- c)** Variante all'abitato di Palizzi Marina Lotto 2 - Il Stralcio Completamento Carreggiata Sud il cui Progetto è stato approvato nel dicembre 2020 con successive procedure di gara (Procedura Negoziata senza bando ai sensi dell'art. 63 del Codice Appalti e ai sensi dell'art. 2, commi 3 e 4

del Decreto Semplificazioni) avviate il 28/12/2020 e completate con dispositivo di aggiudicazione del 02/04/2021. In data 25/05/2021 si è proceduto alla dichiarazione dell'efficacia dell'aggiudicazione definitiva.

In data 23/11/2021 sono stati consegnati i lavori in via definitiva.

Il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori è pari a 1.470 giorni (comprensivo di 210 giorni per andamento stagionale sfavorevole).

- Importo finanziamento: 97,86 milioni di euro;
- Avanzamento lavori: 0,1%;
- Ultimazione prevista: dicembre 2025.



CAMPANIA - A2 'AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO', VIADOTTO LONTRANO

LA STATALE 640 "DEGLI SCRITTORI"

La strada statale 640 ha un'estensione complessiva di circa 74 chilometri, inizia a Porto Empedocle, attraversa la Valle dei Templi a sud della città di Agrigento e, dopo aver interessato i territori di numerosi comuni delle province di Agrigento e Caltanissetta, termina innestandosi sull'Autostrada A19 "Palermo-Catania" tra Caltanissetta ed Enna.

L'intero tratto è oggetto di lavori di raddoppio e adeguamento della piattaforma stradale esistente, parzialmente in nuova sede, finalizzati anche al sostegno dello sviluppo economico e territoriale della Sicilia. La strada sarà classificata come "tipo B" di cui al D.M. 05.11.2001, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

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

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

Relativamente ai lavori del secondo lotto, dal km 44,400 al km 74,300 (svincolo con l'Autostrada A19 "Palermo-Catania"), cui corrisponde un investimento totale di circa 990 milioni di euro, la consegna è avvenuta in data 01/10/2012.

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

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

In data 21/12/2019 è stato formalizzato l'affidamento al "Consorzio Italia" di parte dei lavori tra cui la funzionalizzazione dello svincolo provvisorio dell'autostrada A19. Tale affidamento ha consentito, in data 23/11/2020, l'apertura al traffico in configurazione da cantiere della rotatoria che dall'autostrada A19 Palermo-Catania permette di immettersi sul nuovo viadotto "Salso" e di percorrere un nuovo tratto della strada statale 640 fino al collegamento con la strada statale 626 Caltanissetta-Gela.

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

Con nota del 28/06/2021 il Contraente Generale ha formalmente assunto l'impegno di completare i lavori appaltati trasmettendo un programma operativo a finire, con previsione di ultimazione entro il mese di agosto del 2023.

I lavori hanno raggiunto uno stato di avanzamento al 31/12/2021 pari all'86% circa. Risultano attualmente completati e aperti al traffico tratti di asse principale per un'estesa netta pari a circa 20,7 km su 28,08 di progetto, oltre a una analoga estesa di viabilità secondaria.

L'ITINERARIO E78 "GROSSETO-FANO"

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

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

L'itinerario E78 rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali di particolare complessità per la cui realizzazione, ai sensi dell'art. 4 del D. Lgs. 32/2019 (convertito dalla Legge n. 55 del 14/06/2019), con DPCM del 16/04/2021 è stata disposta la nomina di un Commissario Straordinario, l'ing. Massimo Simonini. La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 276 km, di cui 62% in Toscana, 30% nelle Marche e 8% in Umbria. L'intero itinerario è stato suddiviso in sei tratti comprendenti diversi lotti, in particolare:

- Tratto 1: Grosseto – Siena (12 lotti: 9 in esercizio, 1 in esecuzione e 2 in fase di affidamento dei lavori);
- Tratto 2: Siena – Rigomagno (4 lotti: 3 in esercizio, 1 in progettazione);
- Tratto 3: Rigomagno – Nodo di Arezzo (in esercizio con tratto Autostrada A1);
- Tratto 4: Nodo di Arezzo – Selci Lama (E/45) (8 lotti: 6 in esercizio, 2 in progettazione);
- Tratto 5: Selci Lama (E45) – S. Stefano di Gaifa (10 lotti, 1 ultimato, 9 in progettazione);
- Tratto 6: S. Stefano di Gaifa – Fano (in esercizio).

Per il completamento dell'itinerario, si prevede di:

- completare l'adeguamento a 4 corsie della E78 nel tratto tra l'innesto con la strada statale 1 "Via Aurelia" (Grosseto) e l'innesto con la E45 Orte-Ravenna (Selci Lama), fino al km 175 circa;
- completare l'adeguamento a 2 corsie e la messa in sicurezza della strada esistente della E78 nel tratto tra l'innesto con la E45 Orte-Ravenna (Selci Lama) e l'innesto con il tratto finale già realizzato (Santo Stefano di Gaifa), dal km 175 al km 237 circa.

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

- 175 km circa ultimati e in esercizio;
- 3 km circa, relativi al lotto 4 del Tratto 1 "Grosseto-Siena", in fase di esecuzione, con lavori consegnati nel settembre 2020;

- 98 km circa, suddivisi in 14 lotti, dei quali n. 2 in fase di affidamento dei lavori e n. 12 in fase di progettazione, tutti ricompresi nel Contratto di Programma 2016-2020, per un importo complessivo di circa 2.296 milioni di euro e un finanziamento di 362 milioni di euro, con un fabbisogno finanziario pari a circa 1.935 milioni di euro.

In data 30/10/2019 sono stati ultimati i lavori di adeguamento a quattro corsie del tratto della strada statale 223 "di Paganico" esistente compreso tra il km 30,040 e il km 41,600 (lotti 5, 6, 7 e 8), la cui asta principale è stata aperta al traffico nel marzo 2018. Si rappresenta, inoltre, che per la mancata risoluzione degli aspetti legati allo smaltimento delle terre da gestire nel regime dei rifiuti speciali, è stato stralciato dall'appalto il Semisvincolo di Pari Ovest.

In data 24/06/2021 è stato approvato il Progetto Esecutivo degli interventi di ripristino definitivo della vecchia Galleria "Casal di Pari", carreggiata direzione Grosseto-Siena, localizzata in corrispondenza del Lotto 6 e attualmente chiusa al traffico. Il Bando di Gara per l'affidamento dei suddetti lavori è stato pubblicato in data 06/08/2021 e, nel mese di dicembre 2021, è avvenuta l'aggiudicazione provvisoria; in data 17/01/2022 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva dell'appalto al Consorzio Stabile INFRATECH S.c.a.r.l. Nel frattempo, è in corso di esecuzione il monitoraggio ambientale ante-operam, la cui ultimazione è prevista in data 10/06/2022.

In data 6/12/2019 è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto dei lavori di realizzazione del Lotto 4, tra il km 27,200 e il km 30,038, della strada statale 223 "di Paganico", il cui contratto è stato stipulato il 9/06/2020, per un importo lavori di oltre 68 milioni di euro, al netto del ribasso offerto in sede di gara. Il progetto del Lotto 4, che si sviluppa per una lunghezza di 2,8 km, prevede l'adeguamento a 4 corsie dell'attuale tracciato della strada statale 223, con la realizzazione di una nuova carreggiata in affiancamento all'esistente che, in conformità ai tratti già realizzati, adotta una piattaforma stradale di tipo B di cui al D.M. 05/11/2001, con una larghezza complessiva di 22 m, nonché di un sistema di viabilità complanari per il raccordo con le viabilità locali. Il progetto prevede sia la realizzazione di nuove opere d'arte principali (n. 5 viadotti e n. 1 galleria naturale), sia l'adeguamento di alcune opere d'arte esistenti (adeguamento strutturale di n. 3 viadotti e alesaggio della galleria naturale esistente).

In data 17/09/2020 si è potuto procedere solamente alla consegna parziale dei lavori, in quanto non era ancora sopravvenuta l'approvazione del Piano di Utilizzo Terre da parte del Ministero della Transizione Ecologica (ex Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) e non si era completato l'iter istruttorio delle varianti previste per i viadotti di progetto presso gli Enti competenti (ai sensi dell'art. 169 del D. Lgs. 163/2006). Successivamente, in esito al Decreto Direttoriale MATTM-CRESS-DIC n. 364 del 27/09/2021 (che recepisce il Parere n. 326 del 01/09/2021 della CTVA), con il quale il MTE ha approvato il PUT aggiornato, in data 16/11/2021 è stata effettuata la seconda consegna parziale dei lavori e si sono potute iniziare le lavorazioni in corrispondenza dell'imbocco nord della nuova galleria, consistenti nei movimenti di materia per la preparazione del piano di posa dei rilevati e degli accessi all'imbocco della galleria.

Si è invece ancora in attesa del parere finale del Ministero della Cultura per l'approvazione delle varianti di cui all'art. 169 sopra citate, in seguito alla cui formalizzazione si potrà procedere alla consegna totale dei lavori.

Nel frattempo, sono state eseguite e/o sono in fase di realizzazione le seguenti attività:

- sono state completate le procedure espropriative e rimosse quasi completamente le interferenze;
- è stata ultimata la fase 1 della Bonifica da Ordigni Bellici (come previsto nel Progetto Esecutivo), che rappresenta l'80% dell'intera attività e stanno per essere avviate le attività di disboscamento delle aree, pro-pedeutiche al completamento della BOB;
- si sono ultimate le indagini del monitoraggio ambientale ante-operam;
- sono stati avviati i lavori per la realizzazione dell'imbocco nord della nuova Galleria "Poggio Tondo";
- è in fase di realizzazione la viabilità di cantiere;
- sono in corso di esecuzione le indagini chimico-fisiche sulle terre nei pressi dell'imbocco nord della galleria, in ottemperanza alle condizioni ambientali riportate nel Parere n. 326 del 01/09/2021 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS.

In attuazione della Delibera n. 52 del 22/11/2021 e del Dispositivo del Commissario Straordinario, è stato approvato il Progetto Esecutivo dei lavori di realizzazione del Lotto 9, tra il km 41,600 e il km 53,400, della strada statale 223 "di Paganico". Il Bando di Gara per l'affidamento dei lavori è stato pubblicato in data 29/12/2021, con scadenza della presentazione delle offerte fissata al 27/01/2022.

Nel frattempo, sono in corso le attività relative alle procedure espropriative e di risoluzione delle interferenze e, in data 14/01/2022, è stato avviato il monitoraggio ambientale ante-operam, con ultimazione prevista al 22/02/2023. Di prossimo avvio le attività di Bonifica da Ordigni Bellici, eseguite con Accordo Quadro attualmente in fase di contrattualizzazione.

ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

A partire dal 2017 le attività di gestione delle commesse estere di Anas vengono svolte dalla Società Anas International Enterprise (AIE), attraverso la quale il gruppo, opera nei mercati esteri, proponendosi ai Ministeri competenti e ai Gestori stradali di Paesi esteri come possibile partner o consulente per la pianificazione, progettazione, direzione lavori, manutenzione e supervisione della Rete stradale e autostradale, anche attraverso la costituzione di soggetti misti di diritto locale. Nel 2016, è stato ridefinito il rapporto fra Anas e AIE, attraverso la stipula di un contratto di mandato con rappresentanza esclusiva, attraverso il quale Anas conferisce ad AIE mandato esclusivo per la gestione, in nome e per conto di Anas, delle commesse acquisite all'estero da Anas. Tale contratto ha modificato i criteri per la determinazione dei corrispettivi che Anas corrisponde ad AIE, prevedendo "un corrispettivo pari ai ricavi derivanti dalle commesse, detratti i costi sostenuti da Anas per l'esecuzione delle medesime commesse e una percentuale fissa e invariabile pari al 3% del margine operativo lordo di ciascuna commessa".

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

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

È tuttora in corso di svolgimento il contratto di "Supervisione e Controllo dei Lavori per la Realizzazione del Lotto Est (399 km) dell'Autostrada Est-Ovest" sottoscritto tra il RTI ANAS – ITALCONSULT – INCO – STE - di cui Anas è capogruppo - e l'Agenzia autostradale algerina (Algérienne des Autoroute - ADA), precedentemente denominata Agence Nationale des Autoroutes (ANA). Tale contratto, attivo dal 26 settembre 2008, prevedeva un importo iniziale di 67,2 milioni di euro equivalenti al netto delle tasse locali.

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

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

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

La scadenza del contratto in capo ad Anas, di controllo e supervisione dei lavori – originariamente prevista per il 26 novembre 2010 - è stata formalmente prorogata attraverso diverse integrazioni contrattuali (Avenants) al 18 maggio 2019. In ragione dei ritardi imputabili a problemi amministrativi interni all'ADA, sono ancora in corso di formalizzazione sia l'ulteriore proroga del termine contrattuale al 18 maggio 2020 (Avenant 10) che la successiva a copertura dei lavori fino al 18 maggio 2021 (Avenant 11) e al 18 maggio 2022 (Avenant 12). Al riguardo, è d'obbligo precisare che, a tutela della posizione del RTI, l'ADA ha rilasciato ad Anas una dichiarazione attestante che gli Avenant 10 e 11 sono in via di finalizzazione e certifica, mese per mese, le attività svolte dal raggruppamento.

Poiché i lavori dei due cantieri sopra indicati non sono giunti a ultimazione, è allo stato in corso di definizione un'ulteriore proroga di 12 mesi, con decorrenza da maggio 2022.

Per quanto riguarda l'andamento della produzione, la stessa si è mantenuta costante e a buoni livelli a partire dalla fine della fase più acuta della pandemia (luglio-agosto 2020). Per il 2021, a fronte dell'ultimazione di alcune tratte relative ai lavori di completamento della tratta di 84 km, si prevede una notevole riduzione del personale impiegato già a partire dal prossimo mese di ottobre. È possibile, inoltre, stimare sin da ora una ulteriore flessione a partire da gennaio 2022 quando saranno pressoché completati i lavori del predetto cantiere. Questo andamento, in lieve ma costante riduzione negli ultimi anni, è diretta conseguenza del progressivo completamento dei lavori presidiati dal personale del RTI, il cui impiego va riducendosi in virtù della conclusione delle attività.

L'importo complessivo del contratto, a oggi, (secondo quanto previsto dall'Avenant 12 in corso di formalizzazione) è 142,3 milioni di euro equivalenti (al netto delle tasse locali e dell'importo delle revisioni prezzi), di cui circa 85,2 milioni in quota Anas. Nell'esercizio 2021, il fatturato realizzato dal RTI è stato

pari a circa 6,1 milioni di euro (di cui 3,7 in quota Anas), registrando un lieve calo rispetto ai valori realizzati nel 2020 (anno penalizzato dalla pandemia, che non ha tuttavia impattato sulla prosecuzione del progetto in questione, il quale non ha subito periodi di fermo). Le ragioni di tale riduzione sono da ascrivere, in parte, a un generale calo di produzione legato al graduale completamento dei lavori e, in parte, al fermo lavori posto in essere RTI nei mesi di luglio e agosto al fine sollecitare l'ADA a regolarizzare rapidamente la situazione contrattuale del RTI medesimo; misura che ha consentito di acquisire l'impegno del cliente a disporre il pagamento di quattro SAL relativi al periodo di attività febbraio-maggio 2019 (non ricadenti, quindi, negli Avenant non ancora formalizzati per carenza dei finanziamenti) – la cui liquidazione era stata bloccata per ragioni legate a problematiche contabili della commessa - e a costituire un Comitato misto RTI/ADA per esaminare le richieste di pagamento degli interessi moratori e delle riserve regolarmente iscritte.

Per il 2022, a fronte dell'ultimazione di alcune tratte relative ai lavori di completamento della tratta di 84 km, si prevede una ulteriore notevole riduzione del personale impiegato già a partire dal mese di giugno. Il fatturato previsto è di 4,4 milioni di euro, di cui circa 2,7 in quota Anas.

Questo andamento, in lieve ma costante riduzione negli ultimi anni è diretta conseguenza del progressivo completamento dei lavori presidiati dal personale del RTI, il cui impiego va riducendosi in virtù della conclusione delle attività.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, rimane critica la situazione dovuta al ritardo dei pagamenti da parte del cliente che sono fermi al mese di maggio 2019 causa del grande ritardo con cui il tesoro algerino sta finalizzando il finanziamento degli Avenant 10, 11 e 12. Ciò è dovuto a ragioni legate alla crisi economica che l'Algeria ha vissuto negli ultimi anni.

Il ritardo nella formalizzazione degli Avenant e nella liquidazione dei pagamenti dovuti, che ammontano a circa 18 milioni di euro, sono stati oggetto di numerose contestazioni indirizzate all'ADA, con il coinvolgimento anche dell'Ambasciata Italiana e del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale ("MAECI"), esitate nel primo semestre del 2021 con la trasmissione di una formale diffida alla regolarizzazione della situazione in essere, paventando in caso contrario la sospensione delle attività e la formalizzazione di una richiesta di risoluzione consensuale del contratto. Il RTI di cui Anas è capofila ha inoltre inviato all'ADA – che tuttavia non ha ancora fornito alcun riscontro in merito - una formale richiesta di pagamento degli interessi di mora.

L'importo degli interessi moratori richiesti, aggiornato a fine 2021, ammonta a circa 24 milioni di euro eq. Tale importo è soggetto a una incertezza relativa al tasso di interesse da applicare (questo aspetto è poco chiaro nella normativa di riferimento e un chiarimento è stato richiesto all'ufficio preposto del Ministero delle Finanze algerino), come emerso nel corso di una verifica richiesta a un ente certificatore esterno che ha ritenuto di utilizzare un tasso pari a circa la metà di quello utilizzato nei calcoli svolti dal RTI. Secondo questo principio, il valore degli interessi moratori scenderebbe a circa 12 milioni di euro.

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

Il contratto per servizi professionali di "Quality Control & Quality Assurance" ("QA/QC") sulle pavimentazioni stradali sottoscritto nel 2012, a seguito dell'aggiudicazione di una gara internazionale, tra l'Autorità dei

Lavori Pubblici Ashghal (PWA) e Anas, presente nel paese tramite la propria Filiale Anas Qatar Branch (AQB), si è concluso al 31 marzo 2021.

Il contratto originario prevedeva un importo di circa 48,5 milioni di euro e durata 60 mesi, poi prorogato tramite tre successivi Addendum contrattuali, l'ultimo dei quali sottoscritto a marzo 2019, fino al 31 marzo 2021 con un incremento dell'importo contrattuale di circa 25,6 milioni di euro equivalenti. Seppur con le difficoltà legate alle restrizioni imposte dalle autorità locali per la pandemia in corso, l'AQB ha portato a compimento, tutte le attività contrattuali entro la scadenza del contratto. Sono proseguite invece fino a fine giugno 2021 alcune attività di hand-over e di reportistica propedeutiche alla chiusura amministrativa della commessa.

Nell'ultimo trimestre del 2021, a seguito della dichiarata volontà di Ashghal di applicare sull'ultimo SAL presentato da AQB penali da imputarsi a una presunta carenza di personale negli anni passati e ad asseriti ritardi in alcune prestazioni, la branch, con il supporto di uno studio legale locale, ha avviato una serie di interlocuzioni volte a risolvere in maniera amichevole la controversia riducendo l'importo delle penali intimiate dai circa 12 milioni di QaR inizialmente richiesti, al valore di 8,9 milioni di QaR (composti in parte da penali vere e proprie e in parte da una detrazione a seguito di una asserita minore produzione), corrispondenti a un importo circa 2,1 milioni di euro.

Alla data del 31/12/2021, il Cliente ha certificato l'ultimo SAL presentato a marzo 2021 il cui valore, al netto delle penali/detrazioni suddette, ammonta a 44,8 milioni di QaR (ca. 10,8 milioni di euro eq.). Tenendo conto delle penali di cui sopra e del fatto che la branch ha continuato a produrre costi, seppur limitati, fino a fine 2021, la commessa presenta una diminuita marginalità a vita intera, pari al 6,7%

Colombia Strutturazione integrale di corridoi per concessioni stradali in Project Financing

Anas opera in Colombia attraverso la propria Filiale Branch Anas Sucursal Colombia, in qualità di componente e capofila di n. 3 Consorzi (Consorzio Consultorias Concesiones Viales Colombia – CCCVC, Consorzio CEV e Consorzio Vial Itacol), i quali sin da dicembre 2016 hanno portato a termine tutte le attività di ingegneria agli stessi affidate.

Attualmente le risorse residue della Filiale Anas in Colombia ammontano ai circa 170.000 euro eq. (nel 2020, previa autorizzazione di Anas, si è provveduto a svincolare i due fondi investiti presso l'istituto di credito colombiano Bancolombia, facendo accreditare sul conto corrente di Anas presso Intesa San Paolo la somma di 1,2 milioni di euro).

Nel corso dell'esercizio 2021, tenuto conto della scadenza (31.12.2021) della garanzia prestata dal Consorzio CEV in favore del cliente, Fondo de Adaptación e del mancato avvio, da parte di quest'ultimo, delle gare finalizzate all'affidamento in concessione di due dei progetti realizzati dal Consorzio medesimo nonché del mancato avvio da parte di AIE di nuove iniziative commerciali in Colombia, AIE si è impegnata nel raccogliere tutte le informazioni necessarie a consentire ad Anas di valutare la possibilità di chiudere la Filiale. Sulla base degli approfondimenti in corso, tale opzione sembrerebbe non aver impatti negativi sui contenziosi pendenti nei confronti della Filiale e del Consorzio Vial Itacol, in relazione al dissesto del ponte Quebrada nella regione Otanche.



ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO

Di seguito sono riportate le tabelle riepilogative delle attività di Manutenzione Ricorrente e di Manutenzione Programmata svolte nel corso dell'esercizio 2021 confrontate con i dati del 2020 e suddivise per aree geografiche:

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE RICORRENTE				TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2020		2021			2020		2021	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Min)	Numero	Importo (Min)
Affidamenti diretti	570	15,69	427	14,05	Progettazioni	886	1.833,99	855	2.189,37
Lavori Consegnati	1.618	179,05	1.652	258,54	Lavori Consegnati	847	1.598,18	952	2.324,56
Lavori Ultimati	793	85,72	802	156,11	Lavori Ultimati	545	909,71	458	799,17

AREA NORD	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA NORD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2020		2021			2020		2021	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Min)	Numero	Importo (Min)
Affidamenti diretti	112	3,21	137	4,47	Progettazioni	218	400,75	241	584,67
Lavori Consegnati	396	39,53	680	99,60	Lavori Consegnati	200	383,76	235	498,29
Lavori Ultimati	155	14,48	261	53,15	Lavori Ultimati	113	166,34	115	200,48

AREA CENTRO	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA CENTRO	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2020		2021			2020		2021	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Min)	Numero	Importo (Min)
Affidamenti diretti	378	10,61	223	8,01	Progettazioni	427	805,47	347	829,88
Lavori Consegnati	815	70,73	535	73,76	Lavori Consegnati	395	704,90	438	1.051,87
Lavori Ultimati	434	39,73	322	52,55	Lavori Ultimati	268	441,23	209	353,06

AREA SUD	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA SUD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2020		2021			2020		2021	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Min)	Numero	Importo (Min)
Affidamenti diretti	79	1,85	63	1,42	Progettazioni	191	437,11	233	645,52
Lavori Consegnati	360	63,00	355	62,82	Lavori Consegnati	222	406,51	229	582,41
Lavori Ultimati	184	28,00	166	33,27	Lavori Ultimati	144	253,45	121	209,64

AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE RICORRENTE				AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2020		2021			2020		2021	
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Min)	Numero	Importo (Min)
Affidamenti diretti	1	0,02	4	0,15	Progettazioni	50	190,65	34	129,31
Lavori Consegnati	47	5,79	82	22,36	Lavori Consegnati	30	103,00	50	191,99
Lavori Ultimati	20	3,50	53	17,13	Lavori Ultimati	20	48,69	13	35,97

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

- Una diminuzione del numero delle progettazioni del 3% (da 886 a 855) con un aumento dell'importo del 19% (da 1.833,99 milioni di euro a 2.189,37 milioni di euro);
- Un aumento del numero dei lavori consegnati del 12% (da 847 a 952) con un aumento dell'importo del 45% (da 1.598,18 milioni di euro a 2.324,56 milioni di euro);
- Una diminuzione del numero dei lavori ultimati del 16% (da 545 a 458) con una diminuzione dell'importo del 12% (da 909,71 milioni di euro a 799,17 milioni di euro).

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

- Una diminuzione del numero degli affidamenti diretti del 25% (da 570 a 427) con una diminuzione dell'importo del 10% (da 15,69 milioni di euro a 14,05 milioni di euro);
- Un aumento del numero dei lavori consegnati del 2% (da 1.618 a 1.652) con un aumento dell'importo del 44% (da 179,05 milioni di euro a 258,54 milioni di euro);
- Un aumento del numero dei lavori ultimati del 1% (da 793 a 802) con un aumento dell'importo del 82% (da 85,72 milioni di euro a 176,11 milioni di euro).

ASSETTO INFRASTRUTTURALE E RETE

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

La pianificazione su scala pluriennale degli interventi preventivi o correttivi di manutenzione programmata integra due aspetti fondamentali e tra loro interconnessi:

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

ATTIVITÀ ISPETTIVE SU PONTI, VIADOTTI, SOTTOPASSI E SOVRAPPASSI

Di seguito si riporta l'avanzamento dell'attività di ispezione al 31 dicembre 2021:

PONTI E VIADOTTI

- Per le ispezioni ricorrenti, sono state completate 14.287 ispezioni nel primo trimestre 2021, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 96,40% delle 14.821 opere d'arte. Nel secondo trimestre 2021 sono state completate 14.281 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 96,68% delle 14.771 opere d'arte, nel terzo trimestre 2021 sono state completate 14.884 ispezioni raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 96,27% delle 15.461 opere d'arte. Nel quarto trimestre 2021 al 20/12/2021, sono state completate 15.192 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 96,46% delle 15.749 opere d'arte.
- Per le ispezioni principali, il numero delle ispezioni eseguite al 31 Dicembre 2021 (MIT + SORV + NO INFO) risulta pari a 8.133 su complessive 8.311 opere da ispezionare nell'anno, raggiungendo una copertura pari a 97,86%, cui si aggiungono ulteriori 5.345 ispezioni eseguite su altre opere a seguito di indicazione dei RAGR.
- Il numero totale delle ispezioni principali (MIT + SORV + NO INFO + Altre ispezioni) risulta pari a 13.478.

SOTTOPASSI E SOVRAPPASSI

- Per le ispezioni ricorrenti, sono state completate 2.686 ispezioni nel primo trimestre 2021, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 98,93% delle 2.715 opere d'arte. Nel secondo trimestre 2021 sono state completate 2.621 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 98,83% delle 2.652 opere d'arte, nel terzo trimestre 2021, sono state completate 2.764 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 98,78% delle 2.798 opere d'arte. Nel quarto trimestre 2021 sono state completate 2.791 ispezioni, raggiungendo una copertura complessiva pari al 99,18% delle 2.814 opere d'arte.
- Per le ispezioni principali, il numero delle ispezioni eseguite al 31 Dicembre 2021 (MIT + SORV + NO INFO) risulta pari a 1.433 su complessive 1.508 opere da ispezionare nell'anno, raggiungendo una copertura pari a 95,03%, cui si aggiungono ulteriori 792 ispezioni eseguite su altre opere a seguito di indicazione dei RAGR.
- Il numero totale delle ispezioni principali (MIT + SORV + NO INFO + Altre ispezioni) risulta pari a 2.225.

Per l'anno 2021 sono proseguite le attività formative, al fine di ampliare il numero di tecnici certificati quali "Ispettori di ponti viadotti e passerelle" di primo e secondo livello, formando anche il personale neo-assunto dall'azienda.

MANUTENZIONE PROGRAMMATA E RIQUALIFICAZIONE

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

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

Gli investimenti per il potenziamento e la riqualificazione di specifici itinerari strategici assorbono circa il 57% delle risorse complessivamente previste per la manutenzione programmata. L'allocazione specifica di risorse dedicate al potenziamento e alla riqualificazione di specifici itinerari scaturisce da una visione di sviluppo e valorizzazione della rete infrastrutturale, orientata all'innalzamento degli standard di sicurezza, funzionalità, comfort e al contenimento dei tempi di esecuzione e del consumo di risorse ambientali ed economiche.

Nel corso del 2021, in continuità con quanto fatto negli anni precedenti, è stato concluso il piano di potenziamento e riqualificazione della strada statale 260 (tratta laziale-strada di rientro), in aggiunta a quelli in corso di implementazione relativi alle strade statali SS1, SS163, SS106, SS113 e SS115.

Sono proseguite le attività relative al Piano di accessibilità a Cortina 2021: il piano, presentato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, alle Camere dei Deputati e del Senato e ai Ministri competenti nel giugno 2017, rimodulato e integrato dapprima con dispositivo del 5 dicembre 2019 e poi con dispositivo del 17 agosto 2021, interessa le strade statali n. 51, 51 bis e 52. Sulle tre direttrici sono previsti interventi di manutenzione programmata, messa in sicurezza, implementazione smart road oltre a 3 varianti ai centri abitati. Il Piano, relativamente alla strada statale 51 di Alemagna, prevede la realizzazione di complessivi n. 52 interventi di cui:

- n. 49 di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza, sostanzialmente insistenti sul sedime attuale della strada statale (originariamente erano n. 38 poi suddivisi in più interventi stralcio ai fini di una più rapida ed efficiente cantierizzazione);
- n. 3 di varianti in nuova sede stradale per l'attraversamento dei centri abitati di Tai di Cadore, Valle di Cadore e San Vito di Cadore; nel Piano era originariamente inserita anche una quarta variante, quella per il miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina, ma nella rimodulazione del Piano del 17.08.2021 questa è stata stralciata in quanto l'intervento stesso verrà ricompreso nella "Variante di Cortina" da realizzarsi a cura di Anas con finanziamento autonomo nell'ambito delle opere per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026.

A seguito di incontri tra la struttura del Commissario e Anas, nell'ambito del "Tavolo Tecnico permanente di coordinamento e programmazione del piano di interventi sul territorio bellunese", coordinato dalla Regione Veneto, si è concordato infatti lo stralcio dal Piano dell'intervento "Miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina" in quanto lo stesso sarà ricompreso nella più ampia "Variante di Cortina d'Ampezzo" da realizzare quale opera Olimpica di cui all'allegato A al DM 567/20.

Riguardo alle strade statali 51bis e alla 52, il Piano comprende la realizzazione di complessivi n. 25 interventi di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza, sostanzialmente insistenti sul sedime attuale delle suddette strade statali, di cui: n. 7 sulla strada statale 51 bis e n. 18 sulla strada statale 52.

L'approvazione del Piano da parte del Commissario è subordinata alla positiva conclusione delle Conferenze di Servizi necessarie all'ottenimento di tutte le autorizzazioni e nulla osta previsti per la realizzazione degli interventi. Per tutti i suddetti interventi le procedure autorizzative sono state avviate sin dall'agosto 2017 tramite l'indizione di specifiche Conferenze di Servizi ai sensi dell'art. 61 comma 3 del citato D.L.

Al 31.12.2021 sono state concluse tutte le procedure di autorizzazione dei 52 interventi sulla strada statale 51 e dei 25 interventi sulla strada statale 51 bis e strada statale 52 di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza delle sedi stradali esistenti, successivamente approvati con Decreti Commissariali.

Con i Decreti Commissariali dal n. 1 al n. 7 e il n. 11 sono stati approvati stralci di piano relativi agli interventi sulla strada statale 51, mentre con i Decreti Commissariali n. 8, 9 e 10 quelli relativi agli interventi sulla strada statale 51 bis e sulla strada statale 52. Con Decreto n. 12 del 14.01.2021 è stato identificato l'elenco delle opere, sia sulla strada statale 51 che sulle strade statali 51 bis e strada statale 52, ai sensi dell'art. 13, comma 10 del D.L. 183/2020 che, pur connesse alla realizzazione del progetto sportivo, sono individuate come non indispensabili al regolare svolgimento degli eventi. Relativamente alle 3 varianti sono state concluse tutte le procedure di autorizzazione con l'emissione rispettivamente dei Decreti Commissariali n.13 (San Vito), n.14 (Valle) e n.15 (Tai).

Alla data del 31.12.2021, sulla strada statale 51 risultano: n. 33 interventi ultimati (per un investimento complessivo di circa 35,5 milioni di euro), n. 15 interventi in corso, n.1 intervento da riaffidare e n. 3 interventi in fase di progettazione esecutiva (3 varianti). Sulla strada statale 51bis e strada statale 52 risultano: n. 1 intervento ultimato sulla strada statale 51 bis (per un investimento di circa 0,6 milioni di euro), n. 5 interventi in fase di risoluzione contrattuale sulla strada statale 51 bis, n. 1 interventi in corso sulla strada statale 51 bis, n. 4 interventi ultimato sulla strada statale 52 (per un investimento di circa 3,4 milioni di euro), n. 7 interventi in fase di risoluzione contrattuale sulla strada statale 52 e n. 7 interventi in corso sulla strada statale 52.

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

Il Piano di Manutenzione della A2 riguarda in particolare i seguenti tratti già caratterizzati da quattro corsie

e standard autostradali compresi tra le province di Cosenza e Vibo Valentia:

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

Alla data attuale sono in corso di esecuzione sull'itinerario A2 un totale di 68 interventi per un investimento pari a circa 242 milioni di euro.

Riguardo al sistema autostradale A19-A19 Dir-A29-A29 acc Bis-A29 Dir-A29 DirA e A29 Racc, ad oggi sono stati ultimati interventi per un investimento pari circa a 130 milioni di euro e sono in corso di esecuzione interventi per un investimento complessivo di circa 194 milioni di euro.

Per l'itinerario E45/E55 "Orte - Mestre", che si snoda per 403 km attraversando longitudinalmente le Regioni Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna e Veneto, l'aggiornamento del Contratto di Programma 2016/2020 ha assegnato investimenti per circa 1.580 milioni di euro. È questo il più importante investimento mai destinato all'infrastruttura, in linea con la nuova strategia di Anas che punta sulla manutenzione e sulla valorizzazione della rete stradale esistente, al fine di innalzare il livello di servizio e gli standard di sicurezza per la circolazione. A oggi sull'itinerario E45/E55 sono stati ultimati interventi per circa 216 milioni di euro mentre sono in corso di esecuzione un totale di 80 interventi per un investimento pari a circa 324 milioni di euro.

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

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

Sono attualmente in corso di esecuzione sull'itinerario "Basentano" interventi per un investimento di 72 milioni di euro.

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

Lo scopo principale del piano è stato quello di garantire la continuità territoriale degli itinerari di rilevanza nazionale che attraversano le varie regioni, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti. L'iter di "rientro" è iniziato nell'agosto 2017 con l'intesa sancita dalla Conferenza Unificata per la revisione delle reti di 11 Regioni ed è proseguito con l'emissione del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 20 febbraio 2018 e del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 novembre 2019, con l'obiettivo di trasferire alla competenza Anas circa 6.500 km di strade ex statali, regionali e provinciali.

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

Conseguentemente a tale revisione della rete stradale già nel corso del 2019 Anas ha programmato e dato avvio a un piano di manutenzione programmata per il ripristino dei nuovi tratti in gestione per un investimento complessivo di oltre 1 miliardo di euro insieme a un piano di esercizio degli stessi. A oggi sono stati ultimati interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale di rientro per oltre 293 milioni di euro e sono in corso 178 interventi per circa 302 milioni di euro.

Nel 2021 sono proseguite le attività avviate nel 2020 riguardanti il Programma degli interventi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie della rete stradale di interesse nazionale in gestione ad Anas S.p.A. istituito ai sensi dell'articolo 18, comma 10, decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98.

Tale Programma, finanziato dal Fondo Infrastrutture 2018 e dal Fondo Investimenti 2019 per complessivi 2.809,8 milioni di euro, investe gli esercizi finanziari dal 2019 al 2032, anno di scadenza della convenzione di concessione di Anas n. 1009/CD stipulata il 19.12.2002. Tali risorse sono confluite nell'Aggiornamento del Contratto di Programma il cui schema è stato approvato dalla Delibera CIPE n. 36 del 24 luglio 2019 e divenuto pienamente efficace a seguito della registrazione n.3401 di repertorio del 18/10/2020 da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale n. 399 del 17/09/2020.

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

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

presentano appaltabilità per gli anni 2021, 2022 e 2023. Ulteriori interventi riguardano i lavori di adeguamento al D.lgs. 264/06 degli impianti e delle opere civili nelle gallerie ubicate lungo la rete viaria facente parte dell'estensione della rete TEN-T (TEN-T 2013). Essi presentano tutti appaltabilità prevista entro il primo semestre 2022.

A seguito della rimodulazione del Programma trasmesso al MIMS in data 23.11.2021, l'importo complessivo dell'investimento per il triennio 2021-2023 ammonta a complessivi 2.315,59 milioni di euro.

Gli interventi individuati sono riportati negli allegati alla convenzione e sono così suddivisi: (i) Allegato n. 1 suddiviso a sua volta in: Parte Prima Ponti e Viadotti per n. 506 interventi di manutenzione straordinaria su ponti e viadotti e Parte Seconda Gallerie per n. 36 interventi di manutenzione straordinaria su gallerie (ii) Allegato n. 2 per n. 25 interventi di adeguamento al D.lgs. 264/06 degli impianti e delle opere civili nelle gallerie ubicate lungo la rete viaria facente parte dell'estensione della rete TEN-T (TEN-T 2013).

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

La pianificazione degli interventi di manutenzione straordinaria di ponti, viadotti, gallerie, sottopassi e sovrappassi inseriti nel Programma è stata supportata sia dal processo ispettivo che dai sistemi di monitoraggio dinamico delle opere d'arte. Tuttavia, in un ambito di consistenza generale delle opere d'arte maggiori e di introduzione di nuove professionalità per il controllo e il monitoraggio degli asset (ispettori dei ponti e viadotti), in ragione degli indirizzi normativi di riferimento recentemente mutati con l'introduzione delle linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in materia di ispezione delle opere d'arte (adottate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con Decreto del Ministro n° 578 del 17/12/2020), la programmazione degli interventi è stata supportata anche dalla introduzione del BMS per la gestione complessiva dell'asset manutentivo.

Il modello di gestione delle opere d'arte (BMS), quale strumento di supporto alla pianificazione degli interventi di manutenzione straordinaria, raccoglie tutte le informazioni a livello di specifico asset e a livello di rete stradale, proponendo una lista di scenari di programmazione straordinaria ammissibili, sulla base di parametri e vincoli imposti dalle strategie aziendali. Senza dubbio il BMS è risultato di fondamentale importanza per ottenere una visione omogenea e facilmente consultabile a livello aziendale dello stato di conservazione delle opere d'arte. Occorre precisare, tuttavia, come tale strumento debba essere considerato quale ausilio nella programmazione degli interventi manutentivi, poiché è fondamentale valutare le situazioni a contorno dell'opera stessa come: l'esistenza di percorsi alternativi, il collegamento di centri abitati con servizi essenziali e/o insediamenti produttivi (ospedali, forze dell'ordine, industrie ecc.), nonché l'interferenza con gli elementi naturali di un territorio come corpi idraulici e corpi di frana attivi.

In sintesi, dalla fusione fra il valore dell'indicatore sintetico di stato di conservazione dell'opera, le peculiarità del territorio ove insiste l'infrastruttura e i risultati delle ispezioni principali e quelli delle ispezioni ricorrenti,

deriva una visione globale dello stato manutentivo della rete gestita, a valle della quale vengono pianificati e programmati gli interventi di manutenzione. Certamente anche un sistema informatizzato come quello impiegato da Anas per poter esprimere pienamente la propria potenzialità, necessita di un'intensa e costante attività di data entry e di verifiche e validazioni dei dati inseriti. Tale processo sarà reso sempre più efficace mediante il potenziamento del settore dedicato alla sorveglianza continua sulle opere d'arte.

Per le annualità successive al 2022, le priorità saranno individuate applicando la metodologia di cui alle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. In merito allo stato di avanzamento del Programma, al 31.12.2021 sono stati avviati 74 interventi per un investimento complessivo pari a circa 296 milioni di euro, di questi: 15 interventi per 87 milioni di euro riguardano le gallerie e i restanti 59 interventi per 209 milioni di euro riguardano ponti e viadotti.

Nel 2021 la DOCT, sulla scorta delle procedure riguardanti la Modellazione BIM pubblicate dalla Direzione Progettazione, ha avviato l'implementazione del BIM nell'ambito della Manutenzione Programmata. Detta attività si incardina sulle previsioni normative e nello specifico sui combinati disposti del Codice degli Appalti e del DM 560/2014 (c.d. decreto BIM).

GESTIONE RETE: ESERCIZIO E MANUTENZIONE RICORRENTE

Le principali attività di intervento sono le seguenti:

- Servizi Invernali sulle strade;
- Infomobilità;
- Coordinamento Emergenze;
- Piani d'esodo durante festività e periodi estivi;
- Nuovo Modello Esercizio;
- Sicurezza gallerie Rete TEN;
- Mezzi, macchinari e attrezzature

Servizi invernali sulle strade

Per garantire la transitabilità della rete anche in presenza di eventi meteorologici avversi, l'organizzazione dei servizi nella stagione invernale trascorsa (2020/2021) è stata attuata sulla base di quanto previsto e disciplinato con i Piani Neve Territoriali, predisposti a loro volta sulla base delle linee di indirizzo emerse in sede di confronto presso Viabilità Italia. Anche per la stagione 2021/2022 sono stati redatti specifici Piani di Gestione per le attività invernali. Per la stagione invernale in corso (2021/2022) Anas ha individuato lungo la propria rete circa 8.000 km ad alta rischiosità neve, circa 7.500 km a media rischiosità e circa 11.500 km a bassa rischiosità. Per lo svolgimento delle attività è previsto il dispiegamento di una flotta mezzi aziendale composta da n. 499 autocarri, n. 70 frese e n. 24 trattori per un totale di 593 mezzi e saranno impiegate circa 1.200 risorse interne. Oltre alle suddette risorse

interne, si farà ricorso a circa 1.700 mezzi forniti dalle ditte appaltatrici esterne. Nelle Strutture Territoriali che svolgono le operazioni in argomento in house (sgombro neve e trattamento preventivo antighiaccio), ci si avvarrà altresì di personale stagionale per complessive 367 unità così distribuito: Abruzzo e Molise (110), Basilicata (9), Calabria e Autostrada del Mediterraneo (39), Campania (25), Emilia Romagna (5), Lazio (25), Piemonte e Valle d'Aosta (18), Sardegna (40), Sicilia (60), Umbria (15) e Veneto e Friuli-Venezia Giulia (21). Inoltre, le Strutture Territoriali relative hanno predisposto ed emanato le ordinanze connesse all'obbligo di catene a bordo o pneumatici da neve sulle strade statali e le autostrade in gestione interessate da possibili eventi nel periodo compreso tra il 15 novembre 2021 e il 15 aprile 2022. Il Piano Neve aziendale 2021/2022 è stato pubblicato sul sito Istituzionale della Polizia di Stato al fine di dare massima divulgazione delle informazioni all'utenza nel periodo invernale.



EMILIA ROMAGNA, STRADA STATALE 45 'DI VAL TREBBIA'

Infomobilità

È proseguita, nel corso del 2021, l'attività di monitoraggio degli eventi riguardanti la circolazione stradale sulla rete in gestione Anas. Il rilevamento statistico, considerato l'incremento della rete gestita e il graduale ritorno alla normalità rispetto all'emergenza sanitaria, evidenzia un aumento del 38,7% degli incidenti, raffrontato al dato del 2020, e l'aumento del 23,1% dei sinistri classificati "Autonomi". Relativamente all'anno precedente, si evidenzia un aumento del 19,9% degli eventi con esito mortale e del 38,2% di quelli con presenza di feriti.

ANNO 2020		ANNO 2021		VARIAZIONE
TOTALE ESTESA KM 24.270,796		TOTALE ESTESA KM 26.970,363		VARIAZIONE RETE +11,12%
Incidenti per KM	0,3725	Incidenti per KM	0,4648	+24,8%
Totale	9.042	Totale	12.537	+38,7%
Condotto di guida - Incidenti per KM				
Autonomi	0,1502	Autonomi	0,1663	+10,8%
Totale	3.645 (40,3% sul totale)	Totale	4.486 (35,8% sul totale)	+23,1%
Scontro tra veicoli	0,2023	Scontro tra veicoli	0,2752	+36,0%
Totale	4.911 (54,3% sul totale)	Totale	7.422 (59,2% sul totale)	+51,1%
Sabato - Domenica	2.189 (24,2% sul totale)	Sabato - Domenica	3.024 (24,1% sul totale)	+38,1%
Fascia oraria 0 - 6	784 (8,7% sul totale)	Fascia oraria 0 - 6	908 (7,2% sul totale)	+15,8%
Fascia oraria 6 - 12	3.159 (34,9% sul totale)	Fascia oraria 6 - 12	4.571 (36,5% sul totale)	+44,7%
Fascia oraria 12 - 18	3.118 (34,5% sul totale)	Fascia oraria 12 - 18	4.392 (35,0% sul totale)	+40,9%
Fascia oraria 18 - 24	1.981 (21,9% sul totale)	Fascia oraria 18 - 24	2.666 (21,3% sul totale)	+34,6%

Dati al 30 novembre 2021

Coordinamento emergenze

Anche nel 2021 la Struttura Coordinamento Emergenze ha garantito la presenza, ove richiesta, i tavoli istituzionali presso il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e Viabilità Italia in caso di eventi emergenziali tramite turnazioni di reperibilità 7/7 H24. L'attività del Coordinamento Emergenze nel 2021 si è espletata con la partecipazione al tavolo permanente del Comitato Operativo presso il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile. Durante l'estate 2021 il Coordinamento Emergenze ha garantito, come ogni anno, la costante presenza presso Viabilità Italia per la gestione delle criticità insorte in conseguenza ai volumi di traffico elevati derivanti dallo spostamento dei vacanzieri verso le mete turistiche.

Piani d'esodo durante festività e periodi invernali

Durante le principali festività nazionali Anas ha posto in essere iniziative e misure finalizzate a minimizzare i disagi e ridurre le possibili criticità legate al consueto aumento dei flussi di traffico, migliorando l'assistenza all'utenza e intensificando il presidio del territorio e delle Sale operative

dislocate sul territorio, nonché della Sala Situazioni Nazionale. Di seguito si riportano le principali misure predisposte da Anas:

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

L'attività di presidio della rete effettuata dal personale Anas, si è principalmente focalizzata verso i servizi di viabilità e traffico, pattugliamento dei percorsi alternativi e presidio di snodi, assistenza e soccorso agli utenti, ordine e sicurezza. Tutte le informazioni raccolte sono state gestite dalle 21 Sale Operative Compartimentali e dalla Sala Situazioni Nazionale (in funzione H24) che pianificano interventi e azioni per la regolazione dei flussi del traffico, in contatto diretto con Viabilità Italia.

Nel mese di giugno è stata avviata la pianificazione dell'esodo estivo 2021 e in questa occasione Anas, per facilitare gli spostamenti e ridurre i disagi agli utenti, ha provveduto a rimuovere 435 cantieri degli 800 presenti sulla rete stradale e autostradale di competenza. Parallelamente è stata programmata una intensa attività informativa, con l'impiego di molteplici canali di diffusione, per fornire costante e aggiornata informazione all'utenza.

Nuovo Modello Esercizio

È stato aggiornato il fabbisogno necessario (risorse umane, macchinari, infrastrutture e finanze) in funzione della riclassificazione della rete nazionale delle strade a seguito dell'applicazione del DPCM 21/12/2019 che ha rappresentato fattore incrementale della rete in gestione Anas per ulteriori 3.700 Km circa.

Inoltre, relativamente al modello di esercizio, nel primo semestre 2021 si sono svolti ulteriori interlocuzioni con le Organizzazioni Sindacali al fine di riavviare lo studio per la definizione della rete di competenza e i criteri di applicazione. Nel corso della seconda metà del 2021 sono stati avviati, presso alcune Strutture Territoriali, incontri specifici con le OO.SS in merito alla assegnazione tipologica dei diversi livelli di servizio da applicarsi alla rete in gestione (Primaria, Secondaria e Terziaria).

Sicurezza gallerie Rete Ten

Nel corso del 2021 è proseguito il monitoraggio riguardo l'aggiornamento e/o la redazione dei PGE inerenti le gallerie (>500m) appartenenti alla rete TEN unitamente a quello sulle esercitazioni previste nel Decreto Legislativo 5 ottobre 2006, n. 264. A breve si richiederà alle ST interessate sia la pianificazione

delle esercitazioni da effettuare nel corso dell'anno 2022, sia l'elenco del personale da formare per lo svolgimento delle attività di intervento in caso di incidente e/o incendio nelle già menzionate gallerie.

Mezzi macchinari ed attrezzature

Le attività che competono all'Esercizio sono concretamente espletabili grazie a un complesso di beni mobili (veicoli, macchinari, ecc.). Per quanto attiene i macchinari la consistenza dei beni oggetto della gestione Esercizio, rilevata tramite l'applicativo Informatico MOS GM, è riassunta nell'elenco di seguito riportato: Attrezzature indipendenti pari a 2.930, Attrezzature neve pari a 1.977, Attrezzature per autocarri pari a 683, Impianti Diversi pari a 35, Impianti Neve pari a 44, Mezzi di servizio pari a 111, Mezzi diversi pari a 609, Mezzi esercizio pari a 1.857, Mezzi multiuso pari a 22 e Mezzi neve pari a 804.

Sono stati consegnati i primi tre lotti, per un totale di n° 45 trattori e relative attrezzature, relativi all'AQ che prevede l'acquisto complessivo di n° 90 trattori multifunzione (sfalcio erba, sgombraneve, manutenzione pertinenze) per le squadre di manutenzione. Sono state consegnate le prime 10 pale meccaniche relative all'AQ di 69 pale meccaniche e i primi 10 mini escavatori relativi all'AQ di 90 mini escavatori. Sono state consegnate anche:

- 110 Fiat Panda mild hybrid da destinare alle attività di esercizio (Sorveglianti, Capi Nucleo) e agli addetti alle ispezioni di ponti viadotti e gallerie per un importo 2,21 milioni di euro;
- 38 Lancia Y mild hybrid per le Strutture Territoriali per un importo totale di 0,52 milioni di euro.

Sono stati consegnati n° 4 cestelli autocarrati per la manutenzione degli impianti nelle gallerie della Lombardia (ex gestione TunnelGest). Al 31 dicembre 2021 risulta consegnato il primo lotto di n° 50 veicoli IVECO Daily attrezzati per le attività di esercizio.

Classificazione Rete Stradale

Nel corso del 2021 sono state portate avanti le attività connesse all'aggiornamento e alla gestione della classificazione delle strade statali in gestione Anas. Sono stati effettuati gli adempimenti necessari a garantire l'aggiornamento della classificazione amministrativa e tecnico funzionale delle strade anche per l'elaborazione di proposte da inoltrare al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

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

Strade	Estesa	Traverse interne consegnate ai Comuni	Estesa in gestione ANAS
KM - Rete autostradale e stradale in gestione Anas*			
Autostrade	939,301	0,000	939,301
Strade Statali	26.536,465	1.255,640	25.280,825
Raccordo Autostradali	355,101	0,000	355,101
NSA	396,776	0,000	396,776
Svincoli	3.880,993	0,000	3.880,993
Strade di servizio	1.120,469	0,000	1.120,469
Totale	33.229,102	1.255,640	31.973,462

* Dati aggiornati al 22 dicembre 2021

Con il perfezionamento del trasferimento delle strade nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Piemonte, di cui ai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 novembre 2019, le tratte stradali in gestione Anas nelle richiamate Regioni sono state integrate come da tabella di sintesi:

DPCM 21 NOVEMBRE 2019 - Sintesi strade riclassificate			
Regione	Rete in gestione Anas al 31.12.2020*	Integrazione rete statale prevista da DPCM*	Integrazione rete Anas effettiva da verbali di consegna*
Emilia Romagna	1.141,230	872,755	846,014
Lombardia	950,696	1.075,606	1.067,306
Toscana	1.451,674	39,827	37,347
Piemonte	696,483	1.000,613	927,258

* Esclusi svincoli e strade di servizio

Piano interventi per l'infrastruttura tecnologica, impianti ed energia

Dopo il primo test di utilizzo presso i cantieri della strada statale 51 "di Alemagna", in occasione degli eventi sportivi dei mondiali di sci di Cortina 2021 e del Giro d'Italia 2021, del Sistema IoT AREA (Automatic Roadworks Extension Alert) di localizzazione e caratterizzazione real time dei cantieri, sono stati distribuiti i primi 500 kit alle Strutture Territoriali e a dicembre è stato firmato un terzo contratto che prevede la fornitura di ulteriori 500 kit che saranno distribuiti alle Strutture Territoriali entro il mese di gennaio 2022. Con tale sistema è possibile rilevare l'esatta posizione del cantiere e darne precisa e puntuale comunicazione all'utenza.

Nell'anno 2021 è stata completata la connessione di 32 fornici su sistema RMT-STIG. Nel corso del 2021, a seguito del rilascio del Sistema Anagrafica Impianti, è stato dato supporto tecnico alle Strutture Territoriali e raccolti i primi feedback propedeutici all'evoluzione del sistema. Tale Sistema si pone come il nuovo strumento di censimento di impianti tecnologici e dispositivi di competenza Anas all'interno

del Sistema Centrale RMT. Ad oggi Anas ha ottenuto la spendibilità di 45 interventi per un importo di 155 milioni di euro. È stata avviata una convenzione con il CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano) diventando socio attivo e membro di vari Comitati Tecnici che coprono un ruolo strategico nazionale per la definizione di standard e normative di riferimento per quanto concerne gli aspetti impiantistici.

Nell'ambito delle attività per la predisposizione dell'application MERIDIAN, da sottomettere per partecipare alla Call for Proposals CEF (Connecting Europe Facility) 2021, è stato presentato il progetto Tunnel 4.0 che prevede un finanziamento pari a 3,5 milioni di euro. Il "Tunnel 4.0" consentirà la realizzazione di numerose misure gestionali evolute attraverso l'utilizzo di dispositivi esistenti (es. semafori, indicatori di corsia, pannelli a messaggio variabile, sistemi di comunicazione radio) e l'installazione di sensori avanzati (es. sensori di temperatura, sensori per la valutazione della qualità dell'aria, sensori per il rilevamento dei veicoli, analisi delle merci pericolose tramite TVCC). I segnali della sensoristica in campo e le informazioni sullo stato degli impianti sono inviati a uno SCADA che genera in tempo reale l'analisi del rischio della galleria e determina, in presenza di un evento di emergenza, lo scenario di funzionamento più adatto. Il sistema propone, prima del superamento di una soglia ritenuta di accettabilità, la pianificazione degli interventi di manutenzione da attuare, scongiurando interventi più invasivi che determinerebbero l'indisponibilità dell'infrastruttura per un periodo più lungo.

Energy Management

È in corso l'individuazione nonché l'aggiornamento dei siti operativi e asset maggiormente energivori in tutto il territorio nazionale. A tal proposito, è stato avviato il confronto con le ST con lo scopo di Individuare gli interventi di miglioramento ed efficienza energetica per la riduzione dei consumi degli impianti più energivori (illuminazione viaria, illuminazione e ventilazione gallerie) e per l'installazione di impianti di produzione da fonti rinnovabili. Lo scopo di tale attività è fornire assistenza alle strutture aziendali centrali e/o territoriali di Anas nell'individuazione del profilo di consumo energetico dei siti operativi e nella quantificazione delle opportunità di miglioramento in termini sia di risparmio energetico che economico;

È in corso la definizione del "Programma di monitoraggio energetico", con l'obiettivo di:

- Curare l'efficienza energetica degli impianti;
- Tenere sotto controllo la strumentazione per il monitoraggio energetico;
- Monitorare l'efficacia degli interventi di efficienza energetica implementati;
- Monitorare lo stato di avanzamento degli interventi di miglioramento energetico pianificati.

È in corso anche la definizione di standard tecnici da adottare, per permettere l'ottimale utilizzo delle fonti energetiche disponibili; per esempio, attraverso l'individuazione del corretto funzionamento dei sistemi di regolazione dei corpi illuminanti e la gestione del sistema di ventilazione.

Anas sta partecipando attivamente, inoltre, alla divulgazione bisettimanale di informazioni, nei confronti del personale Anas, volte a sensibilizzare sul tema dell'uso razionale dell'energia, attraverso la redazione delle newsletter sulla sostenibilità.

È in fase di conclusione il progetto Green Light che prevede la supervisione e il controllo degli interventi di

sostituzione dei corpi illuminanti tradizionali al sodio ad alta pressione con quelli a LED di ultima generazione dotati di regolazione puntuale e monitoraggio dei consumi, attraverso il quale è possibile aumentare i livelli di sicurezza delle gallerie, potenziando la visibilità e la qualità di diffusione delle luci artificiali. Tale progetto ha come fine la riduzione dei consumi e la migliore gestione degli impianti di illuminazione ottimizzando i consumi energetici specialmente per gli impianti di illuminazione tipicamente più energivori. A partire dal 2018, sono stati realizzati su tutto il territorio Nazionale numerosi interventi per la riqualificazione di varie gallerie sull'A2 - Autostrada del Mediterraneo, sulla 106 Var. A in Calabria, sulla strada statale 36 del Lago di Como e dello Spluga in Lombardia, sulla strada statale 693 dei Laghi di Lesina e Varano in Puglia, sulla strada statale 4 Salaria - strada statale 16 Adriatica - strada statale 687 Pedemontana nelle Marche - strada statale 24 del Monginevro in Piemonte - strada statale 28 e strada statale 1bis in Liguria e sulla strada statale 125 Var Strada Orientale Sarda. In base alle analisi dei consumi effettuati si stima una riduzione effettiva di circa 15.000 MWh/anno rispetto al funzionamento precedente all'intervento.

In linea con gli obiettivi di sostenibilità del gruppo FS, come per l'anno precedente, è stata esercitata l'opzione "energia verde" che riguarderà la fornitura annuale dei circa 4.000 punti di prelievo, per un consumo di circa 370.000 MWh/anno corrispondenti (circa il 97% dell'intera fornitura), in termini di riduzione di emissioni, a circa 105.000 tonnellate di CO2 equivalenti.

Nel corso del 2021 è stata elaborata la Procedura Energia che, in linea con obiettivi aziendali e di Gruppo FS, prevedrà la definizione di un piano energetico aziendale allo scopo di monitorare le performance energetiche e definire gli interventi in ambito di efficienza energetica e produzione.

Anas Smart Road

Prosegue l'attuazione del programma "Anas Smart Road" su tutto il Territorio Nazionale. La Smart Road realizzata dal km 42,000 al km 118,150 della strada statale 51 di Alemagna, presentata al pubblico in occasione dei Mondiali di Sci Alpino tenutisi a Cortina d'Ampezzo (Belluno) lo scorso Febbraio 2021, ha rappresentato la prima esperienza di Smart Mobility in Europa. La realizzazione della Smart Road su strada statale 51 ha significato per Anas il superamento di numerose sfide: sono stati effettuati lavori di infrastruttura di base ad hoc in virtù della morfologia del territorio e dell'attraversamento di 7 centri abitati, sono state installate 336 Postazioni Polifunzionali in condizioni di clima nevoso e su terreno montano, è stato rivalutato il patrimonio immobiliare di 3 Case Cantoniere adibendole a Green Island. Ad oggi è stato realizzato il 99% dell'infrastruttura di base, il 95% dell'infrastruttura tecnologica e il 90% dei tre locali tecnologici adibiti a Green Island per la distribuzione dell'energia e per il funzionamento di tre anelli di rete oltre che della dorsale di trasmissione dati ad alta efficienza. A fronte di un importo di finanziamento pari a 29,7 milioni di euro, risultano ultimati otto contratti applicativi, mentre due sono in corso d'esecuzione.

Per l'autostrada A91 Roma-Fiumicino, è stato realizzato uno showcase che ha interessato circa 13 km di infrastruttura tecnologica con 42 postazioni polifunzionali. È stato inoltre realizzato lo Smart Road Center presso la ex Sala Operativa Nazionale Anas sull'autostrada A91 "Roma - Aeroporto di Fiumicino", dove sono in corso i primi test, in vista della prossima attivazione della nuova tecnologia.

Sulle tratte Smart Road si è adottata una soluzione sperimentale di coesistenza innovativa degli standard di connettività V2X (Vehicle to Everything) LTE-v e ETSI G5 e si esplorerà il Wi-Fi in Motion per l'erogazione di servizi C-ITS di infomobilità. Contemporaneamente proseguono i lavori per la realizzazione della Smart Road sul G.R.A. con l'adozione di tecniche di scavo all'avanguardia per la riduzione dell'impatto sulla viabilità. A fronte di un importo di finanziamento pari a 54,5 milioni di euro, dei contratti applicativi attivati risultano due ultimati, due in esecuzione, sei in progettazione mentre dieci contratti applicativi sono prossimi all'attivazione.

Nel Lazio la Smart Road sarà realizzata anche sulla tratta strada statale 4 'Via Salaria' dal km 12,100 al Km 42,000. Ad oggi sono previsti due contratti applicativi ancora da attivare per un importo di investimento di 12,2 milioni di euro.

Proseguono le attività di progettazione e lavori per la Smart Road su A2 'Autostrada del Mediterraneo', di 135 km di lunghezza. È in fase di ultimazione l'infrastruttura Smart Road in corrispondenza del tratto dal km 223,500 al km 255,000 che, grazie a una convenzione con la regione Calabria nell'ambito del finanziamento EU CEF Ursa Major Neo, permetterà di installare un varco di controllo dei mezzi presso il Porto di Villa San Giovanni. A fronte di un importo di finanziamento pari a 47,7 milioni di euro i contratti applicativi attivati risultano: 7 ultimati e 11 in esecuzione. Altri quattro contratti applicativi di completamento sono prossimi all'attivazione. Oltre ai finanziamenti di cui sopra, saranno disponibili, grazie a una convenzione PON, ulteriori 10 milioni di euro di finanziamento per la realizzazione della Smart Road A2 nel tratto che va dallo svincolo di Fisciano al km 0,000 allo svincolo di Sala Consilina ovvero al km 92,400.

Sempre in ambito del progetto Smart Road sull'itinerario E45/E55 - Orte Mestre (che attraversa le regioni Umbria, Toscana, Emilia Romagna e Veneto), l'importo di finanziamento dei progetti del valore di 54,5 milioni di euro ha portato all'attivazione di 12 contratti applicativi di cui 5 in esecuzione, 2 spendibili, 2 in verifica di spendibilità e 3 in progettazione.

Con riferimento alle tratte siciliane si distinguono due itinerari Smart Road: A19 - Autostrada Palermo-Catania e RA15 - Raccordo autostradale 15. Per la A19, di lunghezza pari a 204 km e con un importo di finanziamento del valore di 31 milioni di euro, sono stati attivati 8 contratti di cui 7 in esecuzione mentre un prossimo all'attivazione; questo riveste particolare importanza in quanto previsto nell'ambito del progetto Ursa Major Neo. Per il secondo itinerario la realizzazione della Smart Road è prossima alla conclusione tra le chilometriche 0,000 e 5,000, mentre sono stati avviati i lavori inerenti al restante tratto dal km 5,000 al km 24,000; RA15 ha ricevuto un finanziamento pari a 12,9 milioni di euro grazie al quale sono stati attivati quattro contratti applicativi, di cui due ultimati e due in esecuzione, uno in progettazione mentre un contratto applicativo è prossimo all'attivazione.

Grazie alle innovazioni tecnologiche della Smart Road proseguono sull'intero territorio nazionale le sperimentazioni in collaborazione con molteplici aziende e istituti di ricerca. Ad oggi sono in corso le seguenti attività di sperimentazione, così distribuite sulla rete delle tratte Smart Road:

- Dogana Mobile, sistema per il controllo del trasporto merci fra i porti e le dogane / inter-porto a oggi progetto pilota presso il Porto di Trieste;
- Road Weather Information System (RWIS), sistema per la stima real-time delle variabili meteorologiche

la cui implementazione è prevista per tutte le tratte;

- Automatic Roadworks Extension Alert System (AREA), sistema per il monitoraggio, localizzazione e caratterizzazione in real-time dei cantieri stradali, incluso nel progetto della Smart Road su tutte le tratte;
- Monitoring Infrastructure – Flying Inspection Drone Overview (MI – FIDO) sistema per il monitoraggio infrastrutturale e delle condizioni di esercizio stradale mediante l'utilizzo di droni;
- Instant Notify – Total Infrastructure Monitoring Eye (IN – TIME), sistema per il monitoraggio di cantieri tramite algoritmi di machine learning su flussi video in grado di riconoscere situazioni critiche e inviare alert in tempo reale agli operai su campo tramite dispositivi indossabili;
- MIT di Boston - Good Vibrations, *software* per la collezione di dati Smartphone su veicolo in movimento con finalità di monitoraggio real-time e manutenzione preventiva dei ponti, a oggi in corso di sperimentazione su A90/A91 e strada statale 51;
- Semafori Intelligenti, sistema di lettura delle code per il controllo dei flussi di traffico in galleria di cui è in corso la prima esperienza di realizzazione sulla strada statale 51;
- Weigh in Motion, sistema di pesatura dinamica dei veicoli, attualmente sperimentato sulla autostrada A2.

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

Programma di ripristino della viabilità danneggiata dal sisma 2016 (ocdpc 408/16)

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

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

Con le finalità prescritte dalle OCDPC 408/16 e 475/17 e per quanto previsto dalla L. 229/16 del 15/12/16 e con riferimento all'attuazione degli "Interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio,

Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016”, in considerazione della rilevante estensione della rete stradale oggetto di intervento, nonché della diffusione e della complessità dei danni rilevati sulla stessa, al fine di garantire la miglior efficacia di azione nel perseguire il pronto ripristino della mobilità, si è stabilito di procedere, sia nella fase di redazione che di attuazione del Programma, articolando lo stesso in una successione di **stralci operativi incrementali**.

Secondo questo approccio, condiviso con il Dipartimento della Protezione Civile, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, le Regioni e gli Enti gestori, sono stati redatti, proposti, approvati e resi operativi **sette stralci del Programma**, anche in esito alle concertazioni con gli Enti territoriali locali, censendo oltre 2.475 criticità sugli oltre 15.000 km della rete stradale del *Cratere Sismico*.

Di seguito si riassumono gli stralci per grado di attuazione:

- **1° Stralcio del Programma** sono state effettuate 622 ispezioni tecniche nel periodo da novembre 2016 a gennaio 2017, censendo 573 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 411 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 321 interventi per un valore di investimento corrispondente al 88% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- **2° Stralcio del Programma** sono state effettuate 201 ispezioni tecniche nel periodo da gennaio 2017 ad aprile 2017, censendo 164 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 90 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 74 interventi per un valore di investimento corrispondente al 84% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- **3° Stralcio del Programma** sono state effettuate 361 ispezioni tecniche nel periodo da agosto 2017 a ottobre 2017, censendo 328 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 136 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 65 interventi per un valore di investimento corrispondente al 59% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- **4° Stralcio del Programma** sono state effettuate 385 ispezioni tecniche nel periodo da novembre 2017 a maggio 2018, censendo 356 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 175 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 124 interventi per un valore di investimento corrispondente al 82% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- **5° Stralcio del Programma** sono state effettuate 238 ispezioni tecniche nel periodo da giugno 2018 a novembre 2018, censendo 251 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 125 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 72 interventi per un valore di investimento corrispondente al 69% del finanziamento complessivo dello stralcio.

- **6° Stralcio del Programma** sono state effettuate 300 ispezioni tecniche nel periodo da novembre 2018 a settembre 2019, censendo 372 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 92 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 25 interventi per un valore di investimento corrispondente al 36% del finanziamento complessivo dello stralcio.
- **7° Stralcio del Programma** sono state effettuate 350 ispezioni tecniche nel periodo da settembre 2019 a settembre 2020, censendo 398 criticità legate a danni causati dagli eventi sismici, di cui 27 da risolvere con interventi di ripristino compresi nel perimetro definito dall'OCDPC 408/16; Anas ha competenza per l'attuazione diretta di 10 interventi per un valore di investimento corrispondente al 42% del finanziamento complessivo dello stralcio.

La competenza di Anas, in qualità di Soggetto Attuatore, prevede anche il coordinamento e il monitoraggio dell'attuazione degli interventi del Programma realizzati in forma diretta dagli Enti Gestori delle viabilità locali, comprese nell'area del "Cratere Sismico" e finanziati a valere sul Fondo Gestione Emergenziale; nel corso del 2021 si è provveduto a verificare la coerenza alle finalità del Programma per approvare 63 progetti esecutivi per appalto, per un importo di investimento da Programma pari a 55,6 milioni di euro. Dall'avvio operativo del Programma è stata approvata la coerenza di 205 progetti esecutivi per appalto di altri Enti gestori di viabilità diversi da Anas, per un importo complessivo pari a 155,1 milioni di euro, corrispondente al 68% dell'intero importo attualmente finanziato dal Fondo Gestione Emergenziale per gli interventi di ripristino della viabilità che gli Enti gestori locali attuano in forma diretta.

Climate change e piano nazionale di ripresa e resilienza

Dalla fine del 2020 a tutto il primo semestre del 2021 sono state sviluppate le attività del Gruppo di Lavoro interdisciplinare ANAS-RFI afferenti gli aspetti relativi al *Climate Change* e le infrastrutture resilienti; in particolare sono state analizzate le cause di interruzione della viabilità sulle reti in gestione in relazione all'aumento della severità dei fattori di innesco di fenomeni estremi. Tale Gruppo di Lavoro ha redatto studi e analisi finalizzate alla definizione del modello della valutazione della vulnerabilità delle infrastrutture sia stradali che ferroviarie. In aderenza agli esiti di detti studi e in continuità con le attività, sviluppate per le tematiche di rischio idraulico, idrogeologico, di monitoraggio e di manutenzione programmata, sono stati redatti e proposti i piani di attuazione del PNRR relativi ai vari ambiti di interesse al fine di mitigare gli impatti degli eventi estremi sulle infrastrutture e le condizioni di rischio delle stesse.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2021 sono proseguite le attività di ricerca relative ai progetti finanziati (RAFAEL ed ECORoads) secondo il programma di lavoro presentato e sottoscritto con la Commissione Europea.

Di seguito si elencano, le attività effettuate da Ricerca e Sviluppo nel corso dell'esercizio 2021, attraverso il Centro Sperimentale Stradale di Cesano (CSS) – polo di riferimento scientifico, tecnico e di supporto a livello nazionale per tutte le attività concernenti la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture viarie.

ENERGIA E AMBIENTE

WG BARRIERE ANTIRUMORE ANAS - Anti-NoiseAcoustic Screen

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

Nel corso del 2020 sono stati realizzati i moduli base dei due prototipi delle due soluzioni di barriera A.N.A.S., acronimo di Anti-Noise Acoustic Screen, denominate CLIP e WAVE, da sottoporre alle prove acustiche e meccaniche. Nel corso del 2021 sono stati realizzati i due prototipi CLIP e STRIPE, sia nella versione in lamiera stirata, che nella versione in Krion. Le prestazioni acustiche dei moduli realizzati sono state testate presso il Centro Sperimentale Stradale, mentre le prestazioni meccaniche sono state testate, presso l'Istituto Giordano. In seguito all'esito positivo dei test, i prototipi sono stati, infine, installati presso il Centro Sperimentale Stradale.

Il 13 Maggio 2021 è stato organizzato un evento per mostrare i prototipi realizzati e nel successivo mese di Giugno sono state avviate le attività di produzione di un video promozionale per mostrare le nuove barriere A.N.A.S. Nel corso del secondo semestre 2021 sono stati presi contatti con alcuni Laboratori di prova per l'esecuzione dei test necessari all'ottenimento della Marcatura CE. È stato inoltre completato il progetto acustico di due interventi di mitigazione lungo le autostrade A90 e A91 di Roma nei quali è prevista rispettivamente l'installazione delle barriere A.N.A.S. modello STRIPES e CLIP.

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

Il progetto ECORoads si pone l'obiettivo di testare l'efficacia di tecniche di mitigazione dell'inquinamento atmosferico attraverso l'introduzione in ambienti controllati di essenze arboree inoculate con batteri degradatori di idrocarburi. È stata dimostrata, infatti, la capacità di alcune specie arboree di contribuire alla rimozione dei principali componenti del particolato atmosferico attraverso processi di adsorbimento sulla superficie delle foglie e la mineralizzazione dei contaminanti mediante biodegradazione batterica. Il progetto prevede l'applicazione di questa soluzione tecnologica in corrispondenza di scarpate, terrapieni e su barriere verdi multifunzione, in grado di contribuire, in aggiunta al miglioramento della qualità dell'aria, anche all'abbattimento dei livelli di rumore generati dai veicoli transitanti sull'infrastruttura. Il progetto prevede, dopo una prima fase di sviluppo, la realizzazione di un sito sperimentale presso una scuola materna situata nell'Area Compartmentale di Palermo. L'intervento sarà costituito da una barriera multifunzione in differenti configurazioni e dalla piantumazione di essenze arboree trattate sulla scarpata

prospiciente il plesso scolastico. Al termine del progetto saranno quantificati i servizi ecosistemici svolti dalle applicazioni testate.

Nel 2021 il MIUR ha avviato la procedura per la valutazione economico finanziaria a valle della quale, stante l'esito positivo, è stata inviata la bozza del Decreto di concessione dell'Agevolazione. È stato concordato con tutti i partner di progetto di attendere la firma dell'Atto d'Obbligo per l'inizio ufficiale delle attività. Nel frattempo sono iniziate le attività sul Task 1.1 (Scelta e caratterizzazione delle specie legnose), relative all'analisi della letteratura e delle banche dati riguardanti i caratteri ambientali, della rapidità di crescita, dell'autoctonia, dell'adattabilità, nonché dei servizi ecosistemici.

IASNAF - Innovative Asphalts with Natural Fibres

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

Il progetto è svolto in collaborazione con i consorzi interuniversitari TEBAID e NITEL che hanno sviluppato nel tempo le tecnologie chimiche occorrenti per integrare le fibre di tipo naturale nei bitumi. Le ricerche condotte hanno dimostrato che l'impiego di fibre cellulosiche e lignino-cellulosiche a basso costo, direttamente estraibili da vegetali a rapida crescita (ginestra, canapa), oppure da materiali di scarto (carta e cartoni riciclati, rifiuti agro industriali: paglia, pula di riso), quando vengono trattate superficialmente in modo adeguato, forniscono materiali compositi di elevata qualità, al pari delle fibre di carbonio. Nell'ambito di questa ricerca le fibre di cellulosa saranno estratte dalla ginestra. L'applicazione di queste fibre, opportunamente funzionalizzate per rafforzare il legame tra bitumi e aggregati lapidei, permetterà di migliorare le caratteristiche prestazionali delle pavimentazioni in termini di vita utile e prestazioni acustiche. Inoltre, si stima che l'uso di fibre cellulosiche funzionalizzate, consentirà di ridurre l'emissione dei componenti policiclici aromatici e dei componenti volatili organici del 60%.

Il progetto è stato avviato a settembre 2021, da allora sono stati effettuati i primi test sui bitumi del tipo 50/70 con e senza le fibre cellulosiche funzionalizzate. Sono in corso le analisi dei risultati conseguiti.

SICUREZZA

BARRIERE DI SICUREZZA STRADALI Anas di TIPO DISCONTINUO

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

Si segnala che in materia dei Dispositivi stradali di ritenuta, ad aprile del 2019 è stato emanato un nuovo

Decreto Ministeriale che disciplina l'impiego e l'installazione dei Dispositivi Salva Motociclisti, in seguito chiamati DSM, da applicare a barriere stradali di sicurezza di tipo discontinuo ritenuti pericolosi per gli utenti deboli della strada. La barriera stradale Anas di tipo continuo, potrà essere installata nei punti di maggior probabilità di caduta dei motociclisti, altresì per i tratti ritenuti non critici dallo stesso Decreto Ministeriale. Anas, a fronte di una riduzione dei costi sia di fornitura sia di installazione, potrà procedere con l'installazione di in una barriera stradale di tipo discontinuo, a cui potrà essere applicato un DSM in funzione delle specifiche esigenze.

Nel 2021 sono stati realizzati i prototipi della barriera Anas discontinua di classe H2 e H3 per il bordo laterale e ottenute ottime prestazioni in termini di sicurezza per gli occupanti dei veicoli leggeri ASI A e minimo spostamento con il W4.

Nel secondo semestre 2021 è stato deciso di procedere con una nuova tipologia di barriera discontinua della stessa famiglia per lo spartitraffico centrale monofilare di classe H3, in acciaio con profilo discontinuo. La Fase A e B di seguito descritte sono state espletate a tutto il 31/12/2021.

- **Fase A** - modellazione e Virtual Testing ai sensi della UNI EN 1317 parte 1 e 2 per la verifica del comportamento della barriera stradale discontinua Anas H3 spartitraffico monofilare;
- **Fase B** - incarico nel mese di luglio 2021 alla società IMEVA S.p.A., aggiudicataria AQ fornitura barriere in acciaio Anas per il lotto 2 centro, per realizzazione prototipo da sottoporre a test;
- **Fase C** - esecuzione crash test in campo prova certificato prova TB11 e TB61 della UNI EN 1317 parte 1 e 2.

PROGETTO SICURMORE - Barriera Integrata di Sicurezza Stradale e Antirumore

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

Nella prima fase delle attività ci si è concentrati nella raccolta della documentazione inerente barriere commerciali di tipo integrato anche attraverso il contattato con tutte le aziende nazionali e parte di quelle europee per l'identificazione delle prestazioni tecniche di ciascun prodotto soprattutto prestando attenzione ai video alta definizione dei crash test superati eseguiti presso i campi prova. Nel 2021 sono state avviate le fasi del progetto, relative alla modellazione agli elementi finiti della barriera integrata A.N.A.S. modello CLIP, per verificare la conformità delle prestazioni ai requisiti specificati dalla norma UNI EN 1317, parti 1 e 2. I test hanno prodotto buoni risultati in fase di simulazione, in termini di prestazione e contenimento della barriera integrata, sia con il veicolo leggero che con il veicolo pesante. Nel secondo semestre del 2021 sono state apportate modifiche al sistema di aggancio dei pannelli antirumore alla parte strutturale per garantire al meglio la tenuta dei pannelli dopo l'impatto con i veicoli durante i crash test.

DISPOSITIVI SALVA MOTOCICLISTI per Barriere Stradali di Sicurezza di Tipo Discontinuo

Il Progetto D.s.m.U. Anas, acronimo di Dispositivo Salva Motociclista (DSM) di tipo Universale Anas, si collega direttamente al progetto B.s.d. Anas esposto al punto precedente, una volta infatti ottenuta una gamma di

barriere Anas discontinue in acciaio per installazione sui tratti in rettilineo, la stessa gamma potrà essere installata anche nei tratti in curva ma con l'apposizione di DSM progettati e realizzati ad hoc di facile installazione.

Il progetto mira a prototipare un DSM realizzato con materiale eco-sostenibile in PFU che abbia capacità di accogliere e sostenere il corpo del motociclista in caduta e grazie alla caratteristica intrinseca di iperelasticità di poter essere calandrato in opera durante le fasi di installazione su barriere stradali su tratti di strada con i diversi raggi di curvatura.

Dopo la fase di studio sui DSM attualmente in commercio e l'analisi di materiali eco sostenibili con i quali progettare e realizzare il prototipo del DSM Universale Anas, si è proceduto dapprima alla stipula di una convenzione tra Anas ed Ecopneus, società senza scopo di lucro, costituita dai principali produttori di pneumatici operanti in Italia (Bridgestone, Continental, Goodyear-Dunlop, Marangoni, Michelin e Pirelli), successivamente ad una indagine di mercato tra diversi Atenei italiani, all'affidamento dell'incarico al Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università di Firenze per la parte di allestimento del prototipo con modellazione agli elementi finiti e Virtual Testing di validazione. Si è arrivati alla prototipazione di due primi modelli DSM, il primo con compound SEBS e il secondo con compound ProgePlast.

Nel corso del 2021, è stato commissionato alla società Proge Plast S.r.L. lo stampo in alluminio per la lavorazione a freddo e la realizzazione del prototipo al vero, successivamente sono stati eseguiti i primi crash test al vero dei prototipi realizzati presso campo prova certificato con lancio del manichino strumentato. I test hanno evidenziato la necessità di rendere più elastico il prototipo e di rimodulare gli spessori con la conseguente necessità di modificare lo stampo in alluminio.

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

Progettazione, prototipazione e validazione di una Barriera di sicurezza stradale *Ecofriendly* in gomma riciclata proveniente dagli pneumatici fuori uso PFU con allestimento tecnologico per la Smart Road. Il progetto ha l'obiettivo di implementare una soluzione prototipale tecnicamente avanzata e rispondente in termini di definizione geometrica e prestazionale alla progettazione esecutiva completa di tutte le componenti per l'installazione Smart Roads Anas. Nel corso del 2021 è stato effettuato uno studio di fattibilità sul design della barriera *Ecofriendly* Anas, dal quale sono scaturiti due prototipi, che sono stati realizzati in scala ridotta dei due modelli studiati, inoltre è stato avviato il progetto per l'ottenimento di un finanziamento europeo.

POTENZIAMENTO, ADEGUAMENTO E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

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

Il progetto Si.T.A.P., acronimo di Sistemi di Trattamento delle Acque di Piattaforma, ha per oggetto la valutazione dell'efficacia ed efficienza dei sistemi di trattamento (o Sistemi di presidio ambientale) delle Acque Meteoriche di Dilavamento Stradale (AMDS) ad oggi adottati sulla rete Anas e la ricerca di sistemi alternativi e/o innovativi, che consentano all'azienda di migliorare le performance di protezione ambientale, a fronte di una gestione sostenibile e compatibile con gli standard manutentivi di Anas. In particolare, il progetto nasce dall'esigenza di

approfondire la conoscenza in merito alle reali necessità di adozione dei suddetti sistemi di trattamento delle AMDS sulla rete stradale extraurbana, anche in relazione al contesto d'intervento (vulnerabilità ambientale del sito, livelli di traffico, condizioni meteo-climatiche, vincoli normativi, ecc.).

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

Nel corso del 2021 sono iniziate le attività di messa a punto delle specifiche tecniche per l'affidamento del servizio di supporto alla progettazione ed implementazione del sistema di monitoraggio sul sito pilota. L'assegnista ha effettuato le attività di ricerca bibliografica e quelle relative allo studio idraulico e idrologico del sito pilota. La modellazione è stata completata e lo studio è quasi concluso. È stato inoltre completato lo sviluppo dell'App per il censimento dei sistemi di trattamento delle acque e sono state pianificate le modalità di coinvolgimento delle quattro Strutture Territoriali selezionate come pilota (Lazio, Sardegna, Liguria e Puglia). In particolare le 4 Strutture Territoriali pilota hanno concluso la fase di acquisizione della documentazione, cui seguiranno la formazione del personale individuato e il rilievo sul campo. La ST Liguria ha comunicato di non avere sistemi di trattamento sul proprio territorio.

Sono stati ripresi i contatti con il Gruppo CSA per l'ufficializzazione del loro coinvolgimento nel progetto in qualità di partner co-finanziatori ed è stata inoltre instaurata una collaborazione (in via di formalizzazione) con l'Università della Tuscia che supporterà Anas nella fase di progettazione del sistema di monitoraggio.

È stato infine istituito il Comitato Consultivo, costituito da membri di CAV, ISPRA, TECNI, ASPI, SWI Group, Politecnico di Milano e Università della Danimarca: il primo meeting di presentazione delle attività si è tenuto il giorno 28 Settembre 2021.

CAMBIAMENTI CLIMATICI E RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI

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

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

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

Nel corso del 2021 è stato concluso e consegnato lo studio relativo all'analisi di vulnerabilità funzionale della rete stradale che insiste sulla tangenziale di Catania e sulla stregua di questi risultati è stata avviata l'analisi multirischio dell'area, finalizzata alla predisposizione di procedure di emergenza basate sulla simulazione e la previsione degli impatti prodotti da eventi calamitosi. Nel corso del secondo semestre 2021 è stato installato il sistema di monitoraggio attraverso dei sensori presso il viadotto San Paolo e la Galleria San Demetrio, parallelamente sono stati installati il sistema di pesatura dinamica a monte del viadotto ed una stazione meteorologica.

In aggiunta, è stato progettato il *software* dedicato alla trasmissione ed elaborazione dei dati ed è stato completato, inoltre, lo studio sulla valutazione della vulnerabilità funzionale delle infrastrutture critiche e l'analisi dei rischi.

GESTIONALE

COLLABORATION GROUP Preserving the Environment

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

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

DYNAMAP+

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

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

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

EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA

La Legge Finanziaria 2007 (n. 296 del 27/12/2006) all'art. 1, comma 1025, ha stabilito, a partire dal 1/01/2007, il subentro di Anas nella gestione dell'intero patrimonio dell'ex Fondo Centrale di Garanzia, nei crediti e nei residui impegni nei confronti dei concessionari autostradali, nonché nei rapporti del personale dipendente. Come già effettuato nelle precedenti relazioni è necessario evidenziare che nel corso del 2017 è stato convertito in legge il decreto-legge del 24 aprile 2017, n. 50, recante "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo" che ha modificato la destinazione dei fondi dell'ex FCG.

In dettaglio l'articolo 49 (Disposizioni urgenti in materia di riordino di società) comma 12-bis ha modificato l'articolo 1, comma 1025, quarto periodo, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, prevedendo la sostituzione delle parole: «ad integrazione delle risorse già stanziato a tale scopo, per gli interventi di completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria attuativi delle deliberazioni adottate dal CIPE, ai sensi della legislazione vigente» con le seguenti: «ad integrazione delle risorse già stanziato e comprese nell'ambito del Contratto di Programma Anas Spa 2016-2020». Di conseguenza le risorse finanziarie dell'ex FCG, non impegnate per l'autostrada A2 "del Mediterraneo", determinate includendo anche i risultati positivi generati dalla gestione dell'ex FCG a partire dall'1/1/2007, disponibili per circa 838 milioni di euro, saranno destinate al finanziamento degli interventi, di qualsiasi tipologia, rientranti nel CdP 2016-2020.



ANAS SMART ROAD CENTER

Alla data del 31 dicembre 2021 sono stati finanziati e impegnati 34,51 milioni di euro per l'intervento "strada statale 398 Val di Carnia-Bretella di collegamento tra l'Autostrada Tirrenica A12 e il Porto di Piombino - Lotto 7 - Tratto 1".

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

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

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

Di seguito si riporta l'avanzamento della produzione al 31 dicembre 2021, per il nuovo intervento di Piombino e per il Macrolotto 3 Salerno-Reggio Calabria.

Valori in migliaia di euro

AVANZAMENTO PRODUZIONE al 31.12.2021	
SS 398 Val di Carnia - Bretella di collegamento Autostrada Tirrenica A12- Porto di Piombino	357

Valori in migliaia di euro

MACROLOTTO 3 SALERNO - REGGIO CALABRIA AVANZAMENTO PRODUZIONE al 31.12.2021	
Parte 1	457.287
Parte 2	554.776
Parte 3	280.712
Contenziosi SARC	57.985
TOTALE	1.350.760

AGGIORNAMENTO DEI PIANI DI RIMBORSO DELLE SOCIETÀ CONCESSIONARIE

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

Relativamente alla rata 2020, in scadenza il 31 dicembre 2020, si evidenzia che in data 6 Aprile 2020 la concessionaria Sitaf, in considerazione degli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica sul settore autostradale, ha richiesto ad Anas di poter posticipare il pagamento all'esercizio 2021. A tale nota Anas ha dato riscontro positivo e richiesto l'applicazione degli interessi di dilazione.

Con successiva nota prot. 9874 del 30 Settembre 2020 Sitaf, evidenziando le difficoltà a mantenere in equilibrio economico-finanziario il vigente PEF, nelle more dell'aggiornamento del Piano stesso a cura del Ministero Concedente, ha chiesto ad Anas di acconsentire alla riduzione delle rate 2020 (di 35,933 milioni di euro) e 2021 (di 32,463 milioni di euro) al livello minimo di piano di 12,380 milioni di euro per anno.

In riscontro alla succitata richiesta, Anas, con nota prot. 235115 del 16/4/2021, ha rappresentato l'importanza dei flussi di cassa generati dal rimborso delle rate dell'ex Fondo Centrale di Garanzia per la predisposizione degli ulteriori impegni relativamente agli interventi del Contratto di Programma Anas finanziati dalle risorse del Fondo, così come previsto dall'art. 49, comma 12-bis del Decreto Legge 50/2017. Pertanto è stato richiesto alla concessionaria il versamento della rata 2020 di 35,933 milioni di euro, maggiorata di interessi calcolati al tasso medio ponderato sul livello di indebitamento di Anas e determinati in 133 mila euro.

Relativamente alla rata 2021, determinata nel vigente Piano di rimborso in 32,463 milioni di euro, con la medesima nota è stata richiesta la comunicazione formale dell'importo definitivo, in applicazione del meccanismo di calcolo previsto dall'art. 5-ter della vigente convenzione unica del 2009.

Con nota 5857.21 del 28 maggio 2021 Sitaf ha dato riscontro alla nostra richiesta di pagamento della rata 2020 di 35,933 milioni di euro entro il 30 giugno 2021 oltre interessi di dilazione pari a 133 mila euro. L'importo della suddetta rata era stato determinato dalla stessa Sitaf in applicazione dell'articolo 5-ter della Convenzione Unica del 2009 e successivo Atto Aggiuntivo del 2018. In particolare, all'importo della rata 2020 previsto nel Piano di rimborso allegato all'atto aggiuntivo (25,415 milioni di euro) sono stati aggiunti i maggiori ricavi conseguiti dalla concessionaria nel 2019 rispetto a quelli previsti nel PEF allegato al suddetto atto aggiuntivo (10,518 milioni di euro) per un totale di 35,933 milioni di euro.

Nella nota di riscontro sopra richiamata, la concessionaria Sitaf afferma che, ai fini della determinazione

della rata 2020, non è stato applicato il criterio corretto.

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

Se così fosse nel 2019 si sarebbero registrati minori ricavi rispetto a quelli previsti nella Convenzione Unica per 11,682 milioni di euro. Questi, in applicazione dell'art. 5-ter, andrebbero detratti dall'importo della rata 2020 di cui alla Convenzione Unica del 2009 (26 milioni di euro); conseguentemente l'importo da corrispondere per l'esercizio 2020 ammonterebbe a 14,318 milioni di euro. A supporto di tale tesi la Concessionaria ha prodotto e trasmesso ad Anas due pareri richiesti a propri consulenti esterni. Anas, ricevuta tale documentazione, ha immediatamente coinvolto la propria Direzione Legale e richiesto un parere interno. Il parere evidenzia l'infondatezza della contestazione avanzata da Sitaf in considerazione del fatto che un Atto Aggiuntivo ad una precedente Convenzione definendo un nuovo PEF formalmente annulla e sostituisce il PEF precedente. Pertanto il dettato del 5-ter va applicato ai transiti e ai ricavi definiti nel nuovo PEF; conseguentemente la rata 2020 è corretta che sia quella precedentemente determinata di 35,933 milioni di euro.

Alla luce del parere, con nota 437442 del 9/7/2021 Anas ha sollecitato a Sitaf il pagamento della rata 2020 nella misura ritenuta corretta di 35,933 milioni di euro. In data 14 luglio 2021 la concessionaria, ignorando la richiesta di Anas, ha provveduto a versare il minore importo di 14,318 milioni di euro.

Con nota prot. 490015 del 30/7/2021 Sitaf ha formalmente rappresentato al MIMS tale problematica richiedendo allo stesso di convocare un incontro tra le parti al fine di dirimere e definire la metodologia dell'applicazione dell'art. 5-ter della Convenzione Unica.

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

Anas in data 9/2/2022 ha formalmente diffidato la concessionaria richiedendo il pagamento della differenza non versata della rata 2020 e l'esatta determinazione della rata 2021. In data 25 febbraio 2022 la concessionaria con nota prot. 1902.22 ha nuovamente ribadito la correttezza del criterio di calcolo adottato.

Durante il processo di valutazione da parte di Anas delle conseguenti azioni da intraprendere, in data 14/3/2022 Sitaf ha notificato un atto di citazione contro Anas, il MIMS e il MEF, proposto ai fini dell'accertamento della legittimità del proprio calcolo delle rate di rimborso ai sensi dell'art. 5 ter e contestualmente dichiarare l'infondatezza delle richieste di Anas, nonché in via subordinata rettificare il piano di rientro.

In merito alla concessionaria Strada dei Parchi si rappresenta che le rate di competenza dell'esercizio 2018

e 2019, con scadenza rispettivamente 30 aprile 2018 e 30 aprile 2019, di importo pari a 4.228 mila euro ciascuna, comprensive di interessi, insolute alla data del 31 dicembre 2020, sono state versate ad aprile e maggio 2021, in occasione del pagamento di 30.458 mila euro effettuato dalla concessionaria a fronte del decreto ingiuntivo n.18980/2019 e della conseguente procedura di pignoramento presso terzi istaurata da Anas in data 24 marzo 2021. Sulle stesse sono stati determinati e versati anche interessi di mora per 931 mila euro.

La rata 2020 di 4.228 mila euro, scaduta il 30 aprile 2020 e ad oggi ancora insoluta, è stata oggetto di decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Roma in data 23 ottobre 2020 ancora non esecutivo a seguito di opposizione.

La rata 2021 di 4.228 mila euro, scaduta il 30 aprile 2021, sarà oggetto di ulteriore decreto ingiuntivo attualmente in via di predisposizione.

Di seguito il prospetto riepilogativo del credito verso società concessionarie come da Piani di rimborso vigenti al 31 dicembre 2021:

Valori in migliaia di euro

EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA - PIANI DI RIMBORSO SOCIETA' CONCESSIONARIE			
Denominazione	31.12.2021	Rate scadute non incassate (comprensive di eventuali interessi)*	Totale
Cisa S.p.A.	86.269	-	86.269
Sat S.p.A.	29.256	-	29.256
Sav S.p.A.	65.917	-	65.917
Strada dei Parchi S.p.A.	-	8.454	8.454
Sitaf S.p.A.	789.504	41.646	831.150
TOTALE	970.946	50.101	1.021.046

* Le rate scadute di Strada dei Parchi sono comprensive di interessi pari a € 524.000 rilevati per competenza

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

Valori in migliaia di euro

FONDO CENTRALE DI GARANZIA STATO PATRIMONIALE al 31.12.2021			
Voci	31.12.2021	Incrementi/ Decrementi	31.12.2020
Immobilizzazioni materiali	-	-	-
Altri Crediti	246.302	(8.155)	254.457
Cassa e disponibilità	33.620	19.974	13.646
Ratei e riscontri attivi	90	(1.663)	1.753
TOTALE ATTIVO	280.012	10.156	269.856
Acconti per opere da realizzare	7.192	1.290	5.902
Fondo TFR	15	-	15
Fondo Rischi e Oneri	242.452	(0)	242.452
Debiti verso fornitori	3.921	(123)	4.044
Altri debiti	26.433	8.990	17.443
TOTALE PASSIVO	280.012	10.156	269.856

La voce "Altri crediti", pari a 246.302 mila euro, si riferisce principalmente alla quota parte dei crediti verso società concessionarie da destinare ai contenziosi probabili stimati su interventi dell'ex Salerno Reggio Calabria (52.205 mila euro), ai diritti concessori per i lavori realizzati e di competenza dell'Ex FCG (21.330 mila euro), ai certificati di deposito a breve (68.000 mila euro) e alle somme versate su conti correnti Anas in conto futuri pagamenti lavori (101.968 mila euro). Il decremento di 8.155 mila euro è imputabile principalmente alla produzione di periodo (+8.789 mila euro), alla variazione della voce depositi a breve (-6.687 mila euro), all'incasso delle rate di rimborso da parte delle società concessionarie (-54.276), alla variazione delle somme trasferite sui c/c Anas in conto futuri pagamenti lavori (+43.292 mila euro) e alla rilevazione del credito verso la società concessionaria Sitaf per gli interessi di dilazione maturati relativamente alla rata 2020 (+133 mila euro), oltre alla riclassifica dalla voce "Ratei Attivi" degli interessi maturati e scaduti sulle rate 2020 e 2021 ancora da incassare da parte della concessionaria Strada dei Parchi (+524 mila euro).

La voce "Cassa e disponibilità" pari a 33.620 mila euro, si riferisce alle disponibilità presenti sulle Banche del Fondo Centrale di Garanzia. L'incremento del periodo, pari a 19.974 mila euro, si riferisce per 19.798 agli incassi delle società concessionarie SAT e SAV e per la differenza agli interessi di competenza dell'esercizio.

La voce "Ratei e risconti Attivi", pari a 90 mila euro si riferisce agli interessi attivi maturati su certificati di deposito.

La voce "Acconti per opere da realizzare" pari a 7.192 mila euro, si riferisce ai risultati positivi generati dal FCG a partire dalla data di FTA destinati al finanziamento di opere ancora da attivare e realizzare.

La voce "Fondo TFR", pari a 15 mila euro, si riferisce al residuo Fondo TFR dei dipendenti dell'ex Fondo

Centrale di Garanzia trasferiti in Anas alla data dell'1/1/2007.

La voce "Fondo per rischi e Oneri", pari a 242.452 mila euro, rappresenta il fondo appositamente costituito alla data di FTA a copertura dei contenziosi probabili ex Salerno Reggio Calabria.

La voce "Debiti verso fornitori" pari a 3.921 mila euro, si riferisce ai debiti per fatture ricevute e da ricevere (34 mila euro) e ai debiti per ritenute infortuni accantonate (3.887 mila euro) relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.

La voce "Altri debiti", pari a euro 26.433 mila euro si riferisce principalmente ai debiti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia verso Anas per pagamenti di fatture e competenze del Fondo effettuati da quest'ultima. In particolare, 798 mila euro si riferiscono a debiti per fatture lavori pagate da Anas da rimborsare, 17.221 mila euro si riferiscono a debiti per costi interni imputabili agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia, 128 mila euro si riferiscono a debiti per costi del personale diretto e indiretto ribaltati da Anas sull'ex Fondo Centrale di Garanzia e 8.277 mila euro ai contenziosi ex Salerno Reggio Calabria finanziati dal Fondo Centrale di Garanzia da rimborsare ad Anas. La variazione dell'esercizio, pari a + 8.990 mila euro, si riferisce ai nuovi debiti maturati al 31/12/2021 al netto dei rimborsi effettuati. Tali debiti verranno rimborsati nel corso del primo semestre 2022.

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

Valori in migliaia di euro

FONDO CENTRALE DI GARANZIA CONTO ECONOMICO al 31.12.2021			
Voci	31.12.2021	Incrementi/ Decrementi	31.12.2020
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	8.789	(919)	9.708
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	8.885	(910)	9.795
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	1.386	837	549
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	-	-	-
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-	-	-
UTILE/PERDITA D'ESERCIZIO	1.290	828	462

- La voce "Valore della Produzione" pari a 8.789 mila euro, è interamente costituita dai ricavi per servizi di costruzione, ossia dai ricavi che in applicazione del principio contabile IFRIC 12 sono iscritti con contropartita credito, a copertura dei costi lavori contabilizzati nel periodo.
- La voce "Costi della Produzione" pari a 8.885 mila euro, oltre a costi lavori sostenuti nel periodo (8.789 mila euro) comprende tutti gli altri costi imputati direttamente sul centro di costo dell'ex Fondo Centrale di Garanzia riferiti al personale diretto (42 mila euro), al personale indiretto (28 mila euro) e a spese bancarie e bolli (26 mila euro).
- La voce "Proventi e Oneri finanziari", pari a 1.386 mila euro, comprende gli interessi maturati nel periodo sulle rate delle società concessionarie (1.123 mila euro) e sui certificati di deposito e c/c bancari (263 mila euro).



ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE

Come noto, Anas ha avviato nel corso del 2020 un progetto per il riassetto delle attività estere, ad oggi demandate interamente alla controllata Anas International Enterprise S.p.A. ("AIE") e delle attività relative alle concessioni autostradali a pedaggio o corrispettivo. Per le informazioni di dettaglio si rinvia al Paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

Inoltre, si rappresenta che la società Autostrade del Lazio S.p.A. ("ADL") in data 9 novembre 2021 è stata sciolta e posta in liquidazione ai sensi e per gli effetti delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 2-terdecies, del D.L. n. 121/2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021. Con Decreto Ministeriale n. 22 del 31 gennaio 2022 è stato nominato l'Avv. Nicola Maione quale Commissario liquidatore della Società.

Si segnala altresì che Anas, a far data dal 31.12.2021, è uscita dal Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE), perché non si avvale da tempo dei servizi resi dal Consorzio. Si ricorda che il CAIE è un Consorzio senza scopo di lucro costituito nel 2000, la cui attività è volta alle finalità di cui al D. Lgs. 16 marzo 1999 n. 79 (liberalizzazione del mercato elettrico) e al coordinamento delle attività dei Consorziati, al fine di ricercare sul mercato le condizioni più vantaggiose per l'approvvigionamento e l'ottimizzazione dell'utilizzo dei prodotti energetici, nonché lo svolgimento di gare pubbliche e private per la fornitura di prodotti energetici.

Infine, in data 8 gennaio 2021, Autostrada del Molise S.p.A., posta in liquidazione nel corso del 2018, è stata cancellata dal registro delle imprese.

ANAS INTERNATIONAL ENTERPRISE - AIE S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 100,00%

AIE è stata costituita da Anas nel 2012 per operare a livello internazionale nel settore dei servizi integrati di ingegneria per le infrastrutture di trasporto.

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Anas, che ne detiene il 100% del capitale sociale.

A partire dal 2016, Anas ha demandato interamente ad AIE la gestione di tutte le proprie attività estere. A tale scopo nel luglio 2016 Anas ha conferito ad AIE apposito mandato esclusivo con rappresentanza per la gestione in nome e per conto di Anas delle commesse acquisite all'estero.

Al 31.12.2021, AIE partecipa direttamente ed esercita il controllo sulle seguenti società:

- PMC Mediterraneo S.C.p.A. ("PMC", partecipazione del 58,5%), costituita nel dicembre 2013 insieme ad Anas, PEG Infrastrutture S.p.A. e Italsocotec S.p.A., per dare esecuzione al contratto - già affidato agli altri Soci in raggruppamento temporaneo di impresa - avente ad oggetto l'espletamento dei servizi di *Project Management* per il progetto dell'autostrada Ras-Ejdyer Emssad in Libia, nell'ambito del Trattato di Amicizia italo-libico del 30 agosto 2008;
- AIE RUS LLC ("AIE RUS", partecipazione del 51%), costituita in Russia nel giugno 2017 per acquisire una partecipazione azionaria del 51,1% della società Road Investment Company ("RIC"), concessionaria per

la costruzione e gestione dell'Autostrada M4 - Sezione 4 (228 km), collegamento tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar. AIE RUS detiene inoltre una partecipazione del 40% nel capitale sociale della società di diritto russo United Operator LLC, fornitrice di RIC per i servizi di manutenzione e gestione del suddetto tratto autostradale;

- Anas Tec Gulf Engineering LLC ("ATG", partecipazione del 45%), costituita in Qatar nel marzo 2017, per poter meglio cogliere le opportunità di *business* nell'Area del Golfo. ATG, in virtù di una partecipazione al capitale del 99,99%, controlla a sua volta Anas Tec India ("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, progetto sospeso da maggio 2019, da cui ATI è successivamente uscita a seguito di un exit agreement sottoscritto con AVEXA.

In considerazione della mancata implementazione del nuovo piano industriale e delle incerte prospettive di rilancio, tenuto altresì conto dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 a livello globale e delle misure restrittive adottate dalle rispettive autorità di governo per limitarne la diffusione, che - tra l'altro - limitano fortemente lo sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali a livello internazionale, nel corso dell'esercizio 2021 la Società ha concentrato la propria attività sulla prosecuzione delle commesse già in essere e sulla possibilità di negoziare eventuali extension alle stesse.

Il mancato avvio di nuove iniziative commerciali, unitamente al progressivo completamento delle commesse in portafoglio, ha determinato, nonostante le misure intraprese dalla AIE in termini di generale efficientamento e di riorganizzazione della struttura, l'ulteriore deterioramento della situazione patrimoniale e finanziaria della Società.

In considerazione delle difficoltà gestionali e finanziarie di AIE e nelle more dell'implementazione del progetto di riassetto già commentato, Anas ha prorogato l'impegno a fornire alla Società 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.

È in corso di valutazione l'impatto che il recente conflitto russo-ucraino potrebbe avere sulle attività oggi condotte da AIE nel territorio della Federazione Russa.

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

Quota di Partecipazione Anas 1,50%

PMC (58,5% AIE, 1,5% Anas, 30% PEG Infrastrutture S.p.A. e 10% Italsocotec S.p.A.) è stata costituita nel 2013 per dare esecuzione al contratto (il "Contratto"), già affidato al RTI costituito da Anas e dai soci privati di PMC, per l'esecuzione dei servizi di *project management consulting* connessi alla realizzazione dell'autostrada costiera Ras-Ejdyer Emssad in Libia (il "Progetto"), nell'ambito del Trattato di Amicizia italo-libico del 30 agosto 2008.

I costi di realizzazione del Progetto sono coperti con risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato

italiano e l'affidamento dei lavori è riservato ad imprese italiane. Il collegamento autostradale è lungo circa 1.700 Km ed è suddiviso in 4 lotti (il lotto 1, in Cirenaica, risulta già assegnato dal 2013 ad un consorzio di imprese con mandataria Webuild).

Dopo anni di forte rallentamento delle attività a causa delle precarie condizioni di sicurezza nel Paese, che non consentivano l'espletamento di alcuna attività in loco, nel corso del periodo di riferimento - a seguito del processo di pacificazione in Libia avviato nel secondo semestre 2020 e ormai in fase di consolidamento, nonché della volontà politica dell'Italia di riaffermare il ruolo centrale della Libia quale veicolo di nuove possibilità e opportunità per le imprese italiane - su impulso del MIMS e del MAECI, PMC ha avviato le attività di gara per l'affidamento dei lavori del Lotto 4, in zona Tripolitania, di estensione totale di circa 400 km (importo complessivo dei 3 sub lotti a base di gara circa 1,7 miliardi di euro). Nel rispetto delle tempistiche del cronoprogramma concordato con il Cliente, in data 10 giugno 2021 è stato pubblicato il bando di prequalifica rivolto, come previsto dal Trattato di Amicizia Italo Libico del 2008, alle sole imprese Italiane, per l'esecuzione dei lavori del Lotto 4. Le attività di gara sono realizzate da Anas e avranno evidenti riflessi positivi in termini di immagine e reputazione per la Società e per l'intero Gruppo FS, anche al fine di accrescere ulteriormente nel prossimo futuro la propria presenza sui mercati esteri e, in particolare, in quelli del Nord Africa.

In ottobre è stato sottoscritto l'Addendum n. 4 che ha portato ad un incremento del valore del contratto da 125,5 milioni di euro a 128,4 milioni di euro e l'estensione di 72 mesi della durata dello stesso a partire dal 5 marzo 2021.

Nel corso del 2022 si prevede, in esito al completamento delle procedure di gara in essere e alla sottoscrizione dei relativi contratti, di avviare i lavori dei tre sub lotti del lotto 4.

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

Il progetto di bilancio 2021 - come di consueto - chiude in pareggio, per effetto del ribaltamento sui Soci di tutti i costi e i ricavi inerenti al Progetto.

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

Quota di Partecipazione Anas 100%

ACA è stata costituita nel 2017 allo scopo di ottimizzare le attività di Anas già in essere nei settori delle concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture di trasporto a pedaggio/ corrispettivo e dei servizi integrati di ingegneria e di promuoverne ulteriormente lo sviluppo.

Come noto, nell'ambito del progetto di riorganizzazione delle attività estere avviato da Anas nel corso del 2020, era previsto che vengano conferite ad ACA, in tutto o in parte, le partecipazioni già detenute da Anas in concessionarie autostradali italiane, nonché le attività estere nel settore delle concessioni di infrastrutture a corrispettivo e/o pedaggio, attualmente gestite ad AIE, dando così compimento all'originario disegno operativo della Società.

Come già sopra rappresentato, l'esecuzione del progetto non ha trovato ancora compimento ed è stata differita, da ultimo, anche in considerazione dell'emanazione del c.d. decreto Infrastrutture, le cui disposizioni, nel ridefinire la mission di Anas, potrebbero aver fatto venir meno la possibilità per la stessa ACA di conseguire il proprio oggetto sociale.

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

Quota di Partecipazione Anas 92,382%

QMU, Società Pubblica di Progetto senza scopo di lucro ai sensi dell'art.193 del D.Lgs. n. 50/2016 (già art. 172 del D.Lgs. n. 163/2006), è stata costituita in data 6 giugno 2003, in qualità di Soggetto Attuatore Unico, per la realizzazione del progetto pilota (il "Progetto"), denominato "Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna" (delibere CIPESS nn. 121/2001, 93/2002 e 13/2004), come aggiornato, anche sotto il profilo del fabbisogno economico finanziario per il completamento degli interventi infrastrutturali residuali, con la Delibera CIPESS n. 64 del 1° dicembre 2016. Il Progetto è finalizzato ad assicurare il raccordo tra i centri abitati e i poli industriali esistenti e, più in generale, a migliorare e incrementare l'accessibilità alle aree interne delle Regioni interessate e costituisce un'infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale ai sensi della L. n. 443/2001.

QMU è controllata ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Anas, che ne detiene il 92,382% del capitale sociale. Gli altri azionisti sono Regione Marche (2,858%), Sviluppumbria S.p.A., società controllata dalla Regione Umbria, (2,400%), Provincia di Macerata (1,016%), CCIAA delle Marche (0,784%), CCIAA dell'Umbria (0,500%) e Provincia di Perugia (0,060%).

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

Il PIV consiste nel completamento e adeguamento di due arterie principali: la Foligno-Civitanova Marche strada statale 77 (c.d. Maxilotto 1); la Perugia-Ancona, strada statale 76 e strada statale 318, e la Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano-Muccia (nel complesso il c.d. Maxilotto 2), nonché degli altri interventi viari di completamento inclusi nel Contratto di Programma MIT-ANAS 2016-2020 (Allaccio strada statale 77 - strada statale 16 a Civitanova Marche; Intervalliva di Macerata) e successivo Aggiornamento 2018-2019 (Intervalliva di Tolentino - San Severino; Svincolo di Valmenotre; Allaccio strada statale 77 - strada statale 3 a Foligno).

Le direttrici principali e la Pedemontana delle Marche sono state suddivise in due Maxilotti affidati a Contraente Generale: il Maxilotto 1 è stato affidato nel 2006 all'ATI Strabag, CMC, Grandi Lavori Fincosit, che successivamente ha costituito la Società di Progetto Val di Chienti S.c.p.A. con il subentro del Consorzio Stabile Centralia (CO.CI). Il Maxilotto 2 è stato affidato, sempre nel 2006, all'ATI Consorzio stabile Opera e

Tecnologie e Sistemi Integrati di Costruzione, Toto, Consorzio stabile Ergon Engineering and Contracting, ora Società di Progetto Dirpa 2 S.c.a r.l.

Il Progetto prevedeva originariamente anche l'elaborazione del "Piano di Area Vasta" (il cd. "PAV"), che il CIPESS, con la citata delibera n. 64/2016, ha disposto di abbandonare riallocando le risorse ex PAV per la realizzazione di altre opere del Progetto.

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

Per i Sublotti 1.2, 2.1 e 2.5 sono in corso le attività relative al collaudo tecnico – amministrativo che si prevede possano essere ultimate dalle rispettive Commissioni di Collaudo entro il primo semestre 2022.

È tuttora in corso il contenzioso instaurato nel 2016 presso il Tribunale delle Imprese di Roma da Anas e QMU nei confronti del CG Val di Chienti e della Direzione Lavori, per il ristoro dei danni derivanti dalle non conformità delle opere e dagli intervenuti ritardi - ivi compresi i danni all'immagine della stazione appaltante e della sua controllante - per un importo complessivo di circa 450 milioni di euro. In sede di comparsa di costituzione e domanda riconvenzionale il CG ha richiesto l'importo complessivo di circa 1.162 milioni di euro a titolo di ristoro degli oneri evidenziati nelle riserve contabili. La causa è attualmente trattenuta dal giudice in decisione.

Nell'ambito delle questioni insorte con il contraente generale Val di Chienti si inquadra anche l'articolato e complesso contenzioso - non ancora definito - concernente il "Lodo arbitrale" riferito al Sublotto 2.1 - strada statale 77 Foligno - Pontelatrate, tratto Val Menotre - Muccia.

Per quanto attiene al Maxilotto 2 nel periodo di riferimento i lavori hanno risentito, in termini di minore produzione, della complessa procedura concernente la formalizzazione del subentro di "Webuild S.p.A." ad «Astaldi S.p.A.», quale principale affidatario del Contraente Generale del Maxi Lotto 2 Dirpa 2 S.c.ar.l. Nel corso dell'esercizio sono stati completati e aperti al traffico ulteriori 7 km del tratto Albacina Serra San Quirico e 8 Km nel tratto Fabriano – Matelica Nord relativo al 1° stralcio funzionale della Pedemontana delle Marche, ad esclusione della bretella di Muccia.

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

Il costo del progetto al 31.12.2021 risulta pari a 2.407 milioni di euro (2.334 milioni di euro al 31.12.2020, +73 milioni di euro) coperti per 2.297 milioni di euro da finanziamenti pubblici (+72 milioni di euro) e per 110 milioni di euro da mezzi propri (+1 milioni di euro). Tali stime non includono i potenziali maggiori oneri derivanti dal contenzioso.

Come di consueto, il bilancio 2021 chiude in pareggio in ragione della natura stessa della Società.

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

Quota di Partecipazione Anas 81,848%

SdM è stata costituita nel 1981 in attuazione alla Legge n. 1158/1971 e ss.mm.ii. quale concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia (l' "Opera").

Con una partecipazione al capitale sociale pari all'81,848%, Anas è azionista di maggioranza ed esercita attività di direzione e coordinamento, senza che ciò abbia comportato influenza rilevante sulle decisioni adottate dalla Società nella gestione dell'attività svolta nel corso del 2021.

SdM è stata posta in liquidazione ai sensi e per gli effetti delle disposizioni introdotte dall'art. 34 decies della Legge n. 221/2012 (la "Legge") con l'emanazione del DPCM del 15 aprile 2013. Con il medesimo decreto è stato, altresì, nominato Commissario Liquidatore il Prof. Vincenzo Fortunato, entrato in carica in data 14 maggio 2013.

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

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

A tale riguardo, la legge n. 228 del 24 dicembre 2012, all'art. 1, comma 213, ha disposto che "Al Fondo per lo sviluppo e la coesione è assegnata una dotazione finanziaria aggiuntiva di 250 milioni di euro per l'anno

2013 da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la società Stretto di Messina S.p.A.. Ulteriori risorse fino alla concorrenza di 50 milioni di euro sono destinate alla medesima finalità a valere sulle risorse rivenienti dalle revoche di cui all'articolo 32, commi 2, 3 e 4, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111". Le risorse di cui al predetto comma 1 sono state successivamente ridotte di 235 milioni di euro ai sensi dell'art. 18, comma 13 del D.L. n. 69/2013, conv. in L. n. 98/2013.

Le attività liquidatorie sono realizzate nel rispetto delle disposizioni introdotte dalla Legge e sulla base delle linee guida (le "Linee Guida") emanate congiuntamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (il "MEF") e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Sostenibili "MIMS") con provvedimento del 12 settembre 2013, tenuto conto del "Piano di Liquidazione", concernente anche i criteri di svolgimento della liquidazione ai sensi dell'art. 2487, co. 1, lettera c) del c.c., approvato dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti in data 12 novembre 2013. Le citate Linee Guida dispongono in particolare quanto segue:

"1. Le linee guida della liquidazione della Stretto di Messina S.p.A. sono improntate ad economicità, efficacia ed efficienza nonché alla salvaguardia e alla migliore valorizzazione e realizzazione delle attività, nell'ambito del Piano di liquidazione che sarà approvato ed eventualmente aggiornato dall'assemblea degli Azionisti ai sensi di legge.

2. A decorrere dalla data di ricevimento del presente atto la società Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione, d'intesa con la propria controllante Anas S.p.A., definisce, entro 30 giorni un apposito Programma, che concorrerà alla formazione del Piano di Liquidazione, per il passaggio del proprio personale ad Anas S.p.A. o a sue società controllate. Trattandosi di trasferimenti infragruppo non operano i limiti di cui agli articoli 9, commi 5 e 29, del decreto legge n. 78/2010 e art. 14, comma 1, lett. a) del decreto legge n. 95/2012 convertito dalla legge n. 135/2012.

3. Al fine di preservare il valore dell'investimento effettuato nel Progetto definitivo del Ponte sullo Stretto iscritto nell'attivo patrimoniale della Stretto di Messina S.p.A., nonché al fine del suo miglior realizzo, la società Stretto di Messina S.p.A. adotta idonee misure di conservazione e protezione digitale, fisica e logica, dei dati di ogni natura (elaborati relativi al Progetto, studi, pareri, documentazione legale, tecnica e amministrativa, contenuti multimediali, ecc.) assicurandone una adeguata strutturazione e classificazione nonché la loro concreta potenziale fruibilità.

4. Stretto di Messina S.p.A. adotta le misure ritenute più idonee per tutelare la propria posizione giuridica nei contenziosi attivi e passivi".

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

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

La Società già nel 2013 ha pertanto richiesto al MEF e al MIT il riconoscimento di un corrispettivo complessivo di 325,8 milioni di euro, pari al valore delle prestazioni rese per le attività di progettazione dell'Opera (312,4 milioni di euro), incrementato del 10% a titolo di indennizzo e decurtato dei contributi già acquisiti (per complessivi 17,8 milioni di euro). Per le medesime ragioni la Società ritiene di avere diritto ad essere tenuta indenne dalle successive spese che dovrà sostenere in conseguenza della intervenuta caducazione del rapporto di concessione, segnatamente per quegli importi che dovranno essere riconosciuti a titolo di indennizzo o risarcimento.

Benché la richiesta di indennizzo non abbia avuto ad oggi riscontro positivo, a seguito degli approfondimenti svolti con ampie analisi sulle disposizioni introdotte dalla Legge e su ogni aspetto di rilievo, la Società ritiene che:

- l'interpretazione delle disposizioni introdotte dalla Legge - sia letterale sia sistematica, conforme ai principi costituzionali e coerente con la successiva legge 24 dicembre 2012, n. 228 - è nel senso che lo speciale indennizzo ivi previsto, pari all'importo delle prestazioni rese per la realizzazione dell'Opera (al netto di quanto già percepito) incrementato del 10%, si applichi anche in favore di SdM, in relazione alla caducazione degli atti di concessione;
- la connessa pretesa creditoria di SdM - soggetto distinto sia dai suoi soci sia dal Ministero concedente e che delle sue obbligazioni deve rispondere verso i terzi con il proprio patrimonio - non genera, per la finanza pubblica, alcuna "duplicazione" di costi;
- la liquidazione di SdM, fatte salve le disposizioni legislative d'ordine coercitivo coordinate alla voluta liquidazione della Società e alla nomina ex auctoritate del suo liquidatore, non è regolata da precetti che ne alterino la natura, l'assetto disciplinare e le finalità, che restano quelle di un'ordinaria liquidazione di una società di capitali;
- di conseguenza, risulta corretto e doveroso adottare tutte le iniziative, anche giudiziarie, a tutela del patrimonio della stessa SdM. E risulta altresì corretto, sul piano delle rappresentazioni bilancistiche della liquidazione della Società, considerare interamente recuperabile il valore di carico degli investimenti nel Progetto.

Pertanto, in continuità con le valutazioni effettuate in occasione dei precedenti bilanci, la Società ha ritenuto opportuno non effettuare ulteriori accantonamenti con riferimento all'eventuale insorgenza di altre passività connesse alla definizione dei rapporti pendenti, e in particolare per quanto attiene "agli oneri derivanti dagli eventuali indennizzi conseguenti all'attuazione" della Legge, commi 10 e 11; ciò in quanto ritiene che tali

indennizzi debbano trovare tutti copertura nelle risorse pubbliche individuate dalla normativa stessa e formare oggetto della preventiva comunicazione alle competenti Commissioni Parlamentari.

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

Le attività liquidatorie residue afferiscono sostanzialmente all'articolato contenzioso promosso dal contraente generale Eurolink S.c.p.A. ("CG", affidatario per le attività di progettazione e costruzione dell'Opera) e da Parsons Transportation Group Inc. ("PMC", affidatario per i servizi di *Project Management Consulting*).

Si ricorda in breve che sia il CG che il PMC hanno chiamato in causa la Società, il MIT e la Presidenza del Consiglio dei Ministri ("PCM") dinanzi al Tribunale civile di Roma.

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

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

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

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

Le azioni di tutela poste in essere da SdM, sia in relazione al riconoscimento del diritto all'indennizzo di Legge sia a titolo risarcitorio a fronte dei comportamenti ritenuti illegittimi del CG e del PMC, sono a vantaggio, tutela e beneficio degli Azionisti, oltre che degli eventuali creditori di SdM e, quindi, sono azioni strettamente necessarie e dovute al fine del rispetto delle regole generali in materia di liquidazione di

società di capitali e delle Linee Guida emanate congiuntamente dal MEF e dal MIT nel 2013.

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

Avverso la sentenza Eurolink ha presentato ricorso. La Società si è costituita in giudizio nel gennaio 2020 contestando tutte le richieste del GC e chiedendo in subordine, nella denegata ipotesi di accoglimento dell'appello di controparte, di accogliere l'appello incidentale di SdM, contenente le medesime domande già proposte nel giudizio di primo grado nei confronti di Eurolink e dei suoi soci per inadempimento e, ulteriormente in subordine, di accertare il diritto di SdM di essere integralmente tenuta indenne e manlevata dal MIT e dalla PCM, nonché di accertare il diritto di SdM a vedersi riconosciuto l'indennizzo conseguente all'intervenuto scioglimento del rapporto di concessione ai sensi della Legge. L'udienza per la precisazione delle conclusioni fissata il giorno 8 marzo 2022 non si è tenuta e verrà riprogrammata.

Nel corso dell'esercizio è stato formalizzato l'accordo con il CG per lo svincolo della garanzia fideiussoria per 239 milioni di euro consegnata in adempimento al Contratto di affidamento della progettazione e realizzazione dell'Opera.

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 essere quantificata secondo i criteri previsti dalla Legge, dichiarata non illegittima dalla Corte Costituzionale.

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

In relazione agli aspetti organizzativi e allo stato della procedura liquidatoria, anche riguardo al quadro del contenzioso in essere, nel corso del 2021 la Società ha proseguito nella rimodulazione delle risorse che operano in distacco temporaneo per la liquidazione al fine di contenere il più possibile i costi. Al 31 dicembre 2021 risultano distaccate 1 risorsa e ulteriori 4 risorse utilizzate in misura parziale.

Il bilancio intermedio di liquidazione 2021 chiude in utile per 0,047 milioni di euro (0,156 milioni di euro nel 2020). I proventi della gestione finanziaria sono risultati maggiori rispetto ai costi sostenuti per la gestione liquidatoria. Nel corso dell'esercizio la Società, in relazione allo stato delle operazioni liquidatorie, ha continuato ad adottare misure di riduzione dei costi, poste in essere già dall'inizio della liquidazione. L'adozione di tali misure ha comportato una diminuzione dei costi di struttura e funzionamento per 0,170 milioni di euro, pari a circa il 26% rispetto all'esercizio 2020. Per effetto di tale risultato positivo non si è proceduto all'utilizzo del "fondo per costi e oneri di liquidazione".

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

Quota di Partecipazione Anas 50,00%

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

Come noto, la gara per l'aggiudicazione in concessione delle attività di progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell'Intervento, bandita nel 2011, si era conclusa nel 2016 con l'aggiudicazione definitiva in favore del Consorzio Stabile SIS. Tuttavia, l'esito della gara è stato oggetto di un articolato contenzioso e annullato in via giudiziaria.

Nel giugno 2021 AdL ha revocato la procedura di gara, in ragione in particolare della necessità di procedere ad una nuova progettazione dell'Intervento. Ciò principalmente perché, a causa del notevole periodo di tempo trascorso dalla pubblicazione del bando di gara, per poter soddisfare l'interesse pubblico attuale, tenendo conto delle sopravvenienze di fatto e di diritto e dei relativi impatti sulle ipotesi sviluppate nel progetto a base di gara, si sarebbe dovuto procedere ad una rivalutazione dell'Intervento che avrebbe esorbitato i limiti che - per norma - definiscono il perimetro della fase di approfondimento progettuale da affidare con la procedura di selezione del contraente. Inoltre, il MIMS, che, inizialmente, nel febbraio 2020 aveva ribadito l'obbligo a carico della Società di predisporre la nuova lettera di invito, ha successivamente espresso l'intendimento di rimodulare l'Intervento e di modificare il modello di esecuzione dell'Intervento, da realizzarsi attraverso AdL quale concessionario in house del MIMS e non più quale concedente.

L'atto di revoca è oggetto di tre ricorsi giurisdizionali, promossi da entrambi i soggetti che avevano partecipato alla gara, WeBuild e il Consorzio SIS.

La mancata aggiudicazione della gara ha impedito alla Società di divenire pienamente operativa. I costi operativi, in assenza di ricavi, hanno eroso il patrimonio netto della Società, che risultava incorsa nelle prescrizioni previste dall'art. 2447 del codice civile già a far data dal 31/12/2020 (patrimonio netto residuo inferiore al minimo legale stabilito dall'art. 2327 c.c.).

In data 9 novembre 2021 la Società è stata sciolta e posta in liquidazione ai sensi e per gli effetti delle

disposizioni di cui all'art. 2, comma 2-terdecies, del D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021. La richiamata normativa prevede infatti che "...le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del medesimo decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data".

Successivamente, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, n. 22 del 31 gennaio 2022, adottato ai sensi delle richiamate disposizioni, è stato nominato il Commissario liquidatore nella persona dell'Avv. Nicola Maione.

CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE - CAL S.p.A.

Quota di Partecipazione Anas 50,00%

CAL, società a partecipazione paritetica tra Anas e ARIA S.p.A. (Regione Lombardia), è stata costituita in attuazione delle disposizioni di cui alla L. n. 296/2006, art. unico, co. 979, e ha per oggetto il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente l'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione delle seguenti autostrade collocate nel territorio lombardo e delle opere ad esse connesse:

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

Nel tempo le competenze della Società sono accresciute, includendo la gestione dei contratti di concessione, secondo un approccio di monitoraggio attivo tipico del *Project & Construction Management*. In questo ruolo, le principali attività attuate da CAL riguardano la gestione delle previsioni convenzionali e l'eventuale aggiornamento della relativa documentazione, il controllo e l'approvazione dei progetti definitivi e esecutivi, l'alta vigilanza sulle fasi realizzative e di esercizio delle infrastrutture, le istruttorie circa gli aggiornamenti annuali tariffari e gli aggiornamenti/revisioni quinquennali dei Piani Economici Finanziari al termine dei periodi regolatori, nonché le attività di interfaccia con le amministrazioni centrali e con amministrazioni e enti locali/territoriali.

La riduzione dei canoni di concessione registrata nel 2020 in conseguenza delle limitazioni al traffico decise per contrastare la diffusione dell'epidemia COVID-19 nel corso del 2021 si è fortemente attenuata.

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV S.P.A.

Quota di Partecipazione Anas 50,00%

CAV, società costituita in via paritetica da Anas e dalla Regione Veneto ai sensi e per gli effetti degli artt. 2325 e ss. del Codice Civile, nonché dell'art. 2, comma 290, della Legge 24.12.2007 n. 244 (Legge Finanziaria 2008), è concessionaria per la gestione del raccordo autostradale di collegamento tra l'A4 - tronco Venezia - Trieste (il "Passante di Mestre"), delle opere a questo complementari e della tratta autostradale Venezia-Padova, per un'estensione complessiva di ca. 74 Km. La Società, inoltre, conformemente a quanto disposto nella delibera CIPE n. 3 del 26 gennaio 2007, ha per oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti alla realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. ("MIMS").

Nel corso del 2021 i flussi di traffico sulle tratte autostradali in gestione CAV hanno registrato un aumento del 20,79% dei veicoli/km percorsi.

Si ricorda che a seguito delle modifiche normative in ambito di regolamentazione dei livelli tariffari delle concessionarie autostradali medio termine intervenute, con delibera n. 67/2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha stabilito per CAV il nuovo coefficiente di produttività "X" nella misura del 5,13% annuo, corrispondente ad un obiettivo complessivo di riduzione dei costi di produzione al termine del periodo regolatorio in corso del 23,13%. Ritenendo i provvedimenti dell'ART contrari sia alle disposizioni della Costituzione italiana che della normativa europea e pregiudizievoli per i diritti dei propri azionisti e degli investitori istituzionali che hanno sottoscritto nel 2016 il prestito obbligazionario da 830 milioni di euro - tutt'ora in fase di rimborso -, la Società ha promosso contenzioso avanti al TAR Veneto per l'annullamento della delibera dell'ART n. 67/2019. Con sentenza del 7 ottobre 2020, il TAR, pronunciandosi sul ricorso, ha parzialmente accolto le doglianze di CAV. Sia la Società che l'ART hanno presentato appello al Consiglio di Stato, la sentenza è attesa per maggio 2022.

Al mero fine di non incorrere in inadempimenti verso il Concedente e nelle more della conclusione del giudizio, nel corso dell'esercizio la Società ha provveduto a trasmettere al concedente MIMS il Piano Economico Finanziario 2020-2032 e Piano Finanziario Regolatorio 2020-2024 in duplice versione, uno in conformità con la disciplina della Convenzione Ricognitiva, ovvero in aderenza con le disposizioni della Delibera CIPE n. 39/2007, nonché delle successive Delibere CIPE n. 27/2013 e n. 68/2017, e uno in conformità al quadro regolatorio definito dalla ART (salvo l'applicazione di un coefficiente di produttività pari a zero).

Si è concluso con sentenza n. 2/2021 il procedimento con cui la Corte dei Conti ha rigettato il ricorso proposto da CAV per contestare il proprio inserimento nell'Elenco delle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato individuate dall'ISTAT ai sensi dell'art. 1, comma 3, L. n. 196/2009 e ss.mm.ii. CAV risulta, pertanto, inserita in tale elenco anche per l'anno 2021.

Con riferimento al prestito obbligazionario (Project Bond) emesso nel corso del 2016 per rimborsare integralmente, a Cassa Depositi e Prestiti, il debito residuo relativo al finanziamento erogato nel 2013 (334,5

milioni di euro) e, ad Anas, le somme residue anticipate per la realizzazione del Passante Autostradale di Mestre (446,2 milioni di euro), nel corso del 2021 la Società ha onorato regolarmente gli impegni assunti in relazione sia agli oneri per interessi, sia alle quote di rimborso previsti per l'esercizio.

Il 15 febbraio 2022 l'Agenzia di Rating ha confermato il rating societario pari a "Baa1" e l'outlook negativo (da ultimo il 26 marzo 2020 l'outlook era stato modificato da stabile a negativo in considerazione dell'emergenza sanitaria).

Il progetto di bilancio 2021 chiude con un utile pari a 16 milioni di euro (2,6 milioni di euro nel 2020), determinato principalmente dall'aumento dei ricavi da pedaggio (133,6 milioni di euro vs 111 milioni di euro nel 2020), per effetto principalmente dell'incremento del traffico, a fronte di tariffe invariate rispetto al 2020.

L'EBITDA è pari a 83,7 milioni di euro (65,7 milioni di euro vs 2020) con un'incidenza sui ricavi del 59,4% (55,9% nel 2020).

L'importo residuo nominale al 31.12.2021 del Project Bond è pari a 507,4 milioni di euro.

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

Quota di Partecipazione Anas 35,00%

ATCN è concessionaria per la costruzione, la manutenzione e la gestione del collegamento autostradale a pedaggio tra le città di Asti e di Cuneo (A33). Il collegamento autostradale assentito in concessione (il "Collegamento") - di lunghezza complessiva pari a 90,2 km - è articolato in due tronchi tra di loro connessi a mezzo di un tratto (di lunghezza pari a circa 19 km) dell'Autostrada A6 Torino-Savona.

ATCN è controllata e soggetta all'attività di direzione e coordinamento di SALT S.p.A. (azionista al 65%) e è parte del Gruppo ASTM.

I lavori per il completamento del Collegamento sono rimasti fermi per diversi anni, principalmente a causa del significativo incremento dei costi di investimento, anche a seguito di specifiche scelte progettuali adottate, nonché delle previsioni di traffico utilizzate per il PEF, risultate significativamente sovradimensionate.

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

- i) la riduzione del piano degli investimenti a carico della Concessionaria. La lunghezza complessiva del collegamento in concessione si riduce dagli originari 90,2 Km a 65,6 Km, di cui 39,5 Km realizzati da Anas e concessi in gestione ad ATCN per l'intera durata della concessione e (solo) 26,1 Km realizzati dalla Concessionaria;

- ii) la riduzione del valore del piano degli investimenti a 826 milioni di euro (rispetto agli originari 988 milioni di euro);
- iii) la copertura finanziaria delle spese per gli investimenti ancora da realizzare attraverso i "contributi" a carico di SATAP per complessivi 626 milioni di euro;
- iv) il mancato versamento da parte degli azionisti di ATCN del capitale sottoscritto e non ancora versato, pari a 150 milioni di euro;
- v) l'integrale rimborso del finanziamento mezzanino erogato da parte di SALT, che a fine 2019 risultava utilizzato per 60 milioni di euro, oltre gli oneri finanziari capitalizzati, e degli altri finanziamenti infragruppo (per un totale di 200 milioni di euro). Non è più previsto il ricorso al debito bancario;
- vi) la riduzione della durata della concessione, che viene fissata in ogni caso a fine 2031;
- vii) il contenimento degli incrementi tariffari nella misura del tasso di inflazione atteso maggiorato dello 0,5%, stimato pari al 2,2% annuo per l'intero periodo di gestione;

Dal momento che i ricavi da pedaggio attesi nel periodo di esercizio risultano insufficienti a remunerare adeguatamente la Concessionaria, il nuovo PEF prevede la corresponsione a beneficio di ATCN da parte del concessionario subentrante alla scadenza della concessione (31.12.2031) di un valore di subentro stimato in 345,2 milioni di euro.

A valle del parere positivo espresso dal CIPE con delibere nn. 13 e 14 del 2020 sono stati sottoscritti gli atti aggiuntivi alle rispettive convenzioni di concessione ATCN-MIT e SATAP-MIT. In data 8 marzo 2021 il concedente MIMS ha comunicato ad ATCN l'intervenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del DI MIT/MEF n. 5 del 7.1.2021 di approvazione degli stessi atti aggiuntivi, che quindi sono divenuti pienamente efficaci.

L'operazione, pur essendo condivisibile e apprezzabile nelle sue finalità generali (l'intervenuto sblocco dei lavori dopo tanti anni di stallo, il riequilibrio della concessione ATCN etc.), è tuttora oggetto di approfondimenti da parte di Anas, per valutarne appieno gli effetti rispetto alla sua posizione di Azionista.

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

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

Quota di Partecipazione Anas 32,125%

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

La durata della concessione è attualmente fissata al 2035.

SITMB controlla la Raccordo Autostradale Valle d'Aosta – RAV S.p.A., detenendone il 58% delle azioni ordinarie. RAV è concessionaria fino a tutto il 2032 del tratto della A5 Aosta-Val Veny, per uno sviluppo complessivo di oltre 32 Km.

Le attività di gestione, manutenzione, rinnovamento e modernizzazione del Traforo sono esercitate in modo unitario dal GEIE-TMB, organismo di diritto comunitario costituito nel 2000 in via paritaria dalle due società concessionarie nazionali del Traforo (SITMB e la francese ATMB). Tutte le spese del GEIE sono suddivise in parti uguali tra le due Società concessionarie.

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

L'attenuarsi della diffusione del contagio ha contribuito a dare un nuovo impulso anche al turismo, facendo registrare rispetto al 2020 un sensibile incremento dei transiti (13,5%) e dei ricavi netti da pedaggio (11,2%) per complessivi 57,6 milioni di euro.

L'EBITDA è risultato pari a 33 milioni di euro (+21,6% vs 2020 e -17% vs 2019), con un'incidenza sui ricavi del 57% (vs 52% nel 2020 e 64% nel 2019).

L'aumento dell'EBITDA ha consentito alla Società di chiudere il bilancio 2021 in utile per 12,3 milioni di euro (+1,8 milioni di euro vs 2020).

La Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2021 ammonta 171,6 milioni di euro (168,6 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

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

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

A tutela dei propri legittimi diritti, Anas ha pertanto deciso di adire le vie legali. Con sentenza dell'11 dicembre 2020 il Tribunale di Torino si è espresso sulla materia del contendere - in estrema sintesi - accogliendo la domanda di annullamento della delibera di distribuzione degli utili riportati a nuovo e respingendo la domanda di annullamento della deliberazione assunta dall'assemblea straordinaria di modifica dello statuto. Nel corso dell'esercizio sia Anas che SITMB hanno proposto appello avverso la sentenza. Il giudizio è in corso.

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

Da ultimo, su richiesta del Tribunale competente per i giudizi di impugnazione dei bilanci 2018 e 2019, è stata avviata una procedura di mediazione, estesa a tutti i giudizi in corso. In tale sede Anas ha formulato l'intenzione di procedere anche all'impugnazione giudiziale del bilancio di esercizio 2020.

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

Quota di Partecipazione Anas 31,746%

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

La gestione e la manutenzione unitaria del Traforo, su decisione dei Governi Italiano e Francese, è affidata al GEIE-GEF, organismo di diritto comunitario costituito in modo paritario dalle due società concessionarie nazionali del Traforo, SITAF e la francese SFTRF.

Al 31.12.2020 SITAF controlla le seguenti società, detenendone il 100% del capitale sociale:

- SITALFA S.p.A., lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture stradali;
- TECNOSITAF S.p.A., servizi ingegneria integrata per infrastrutture stradali (che a sua volta controlla la Tecnositaf Russia LLC, con una partecipazione pari al 99,9% del Capitale Sociale);
- Road Safety Services - RO.S.S. S.r.l. (ex OK-GOL), servizi di cantierizzazione e antincendio (che a sua volta controlla la Seranti Scarl e la Sicurstrada Scarl con una partecipazione pari al 95% del Capitale Sociale);
- Musinet Engineering S.p.A., attività di progettazione, direzione lavori, assistenza tecnica in generale in relazione a lavori per infrastrutture stradali.

Alla medesima data SITAF detiene inoltre il 50% del capitale sociale di Transenergia S.r.l., che partecipa, tramite la società di scopo "Terna Interconnector", alla società "Piemonte - Savoia", affidataria delle attività di costruzione ed esercizio della linea di interconnessione a corrente continua ad altissima tensione HVDC Italia-Francia e opere accessorie, attraverso un percorso completamente interrato di oltre 200 km che attraversa il confine nazionale in corrispondenza della "Seconda Canna" del Fréjus.

La Società è attualmente controllata ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di ASTM, che a seguito dell'aggiudicazione definitiva dell'asta pubblica n. 1/2020, con la quale FCT (Comune di Torino) e Città Metropolitana di Torino hanno messo in vendita le rispettive partecipazioni azionarie (19,347%) detiene direttamente una partecipazione azionaria del 66,069%.

Come rappresentato in dettaglio nei bilanci degli esercizi precedenti, cui si rimanda per maggiori dettagli, nel dicembre 2014 Anas aveva acquisito le partecipazioni detenute rispettivamente dalla Provincia di Torino (ora Città Metropolitana di Torino) e da F.C.T. Holding S.p.A. (a Socio Unico Comune di Torino) - di seguito per brevità gli "Enti Locali" - pari complessivamente al 19,347% del capitale sociale di SITAF, divenendo azionista di maggioranza assoluta della Società.

Nel corso del 2020 Anas ha dovuto tuttavia restituire agli Enti Locali le partecipazioni acquistate nel 2014. Ciò per effetto diretto della complessa vicenda giudiziaria, originata dalla impugnazione, da parte di ASTM e degli altri dei soci privati, delle delibere con le quali gli Enti Locali avevano disposto la dismissione delle rispettive partecipazioni e la successiva alienazione ad Anas stessa, e conclusasi con le sentenze n. 2424/2016 e n. 2425/2016, con cui il Consiglio di Stato ha dichiarato l'illegittimità della vendita tramite procedura negoziata nei confronti dell'unico socio pubblico Anas per violazione dell'obbligo delle "vincolanti regole di legge sull'evidenza pubblica", nonché con le sentenze n. 7392/2019 e n. 7393/2019, rese in sede di ottemperanza delle sopra indicate sentenze, con cui il Consiglio di Stato ha inoltre affermato che la retrocessione delle azioni agli Enti Locali si sarebbe configurata come "la diretta conseguenza dell'illegittimità accertata nel giudizio di cognizione degli atti prodromici alla cessione diretta di tale partecipazione ad Anas. Tale retrocessione è inoltre strumentale ad attuare l'obbligo conformativo conseguente a tale accertamento", e che, quindi, dalle sentenze n. 2424/2016 e 2525/2016 consegue la dichiarazione di inefficacia del contratto di cessione azionaria stipulato tra Anas e gli Enti Locali nel 2014.

Si ricorda altresì che FCT ha indetto l'Asta Pubblica n. 1/2020 per la vendita del 19,347% del capitale sociale di SITAF detenuto dagli Enti Locali. Alla gara hanno partecipato Anas S.p.A. e ASTM S.p.A.; la gara è stata aggiudicata ad ASTM S.p.A., già principale azionista della Società.

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

Anas ha posto in essere tutto quanto in suo potere per tutelare sia la propria partecipazione azionaria sia i suoi interessi di gestore del credito ex FCG. In particolare, Anas ha impugnato l'esito della gara aggiudicata ad ASTM. Il giudizio di primo grado si è concluso con la sentenza n. 727/2021, con cui il TAR Piemonte ha respinto nel merito i motivi del ricorso di Anas. Avverso la sentenza Anas ha appello dinanzi al Consiglio di Stato. Il giudizio è tutt'ora in corso, con udienza fissata al 7 aprile 2022.

È altresì in corso il giudizio promosso ancora da Anas avverso la delibera del 7 aprile 2021, con la quale l'assemblea di SITAF ha deliberato la modifica dello Statuto Sociale, eliminando - tra l'altro - la disposizione dell'art. 6, che riservava ad enti pubblici o società con prevalente capitale pubblico almeno il 51% del capitale sociale.

L'iter avviato dalla Società in adempimento delle disposizioni convenzionali per l'aggiornamento del PEF e del PFR non si è ancora compiuto.

AZIONI PROPRIE

La società, nel corso dell'esercizio 2021, non ha posseduto azioni proprie, né per il tramite di società fiduciarie, né per interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Anas S.p.A., le società del Gruppo FS Italiane, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne; le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo FS Italiane.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in aderenza e nel rispetto delle Procedure Amministrative Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota esplicativa 43 Parti Correlate.



VALLE D'AOSTA - ISPEZIONE DEI VIADOTTI CON BYBRIDGE

ALTRE INFORMAZIONI

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2021. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2021 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la Società ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre, il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi e oneri è invece riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, sono riportati nelle Note al bilancio cui si fa integrale rinvio.

Procedimenti penali ex 231/2001

Al 31 dicembre 2021 Anas presenta una sola posizione passiva ex art. 231/2001:

A seguito di infortunio mortale nell'ambito della realizzazione della Galleria "S. Angelo", presso il cantiere dei Lavori di ammodernamento dell'Aut. A2 del Mediterraneo al Km 47+800, un dipendente della ditta esecutrice subisce in data 18/03/2009 gravi lesioni a cui sopraggiunge decesso presso l'ospedale di Salerno in data 20/04/2009, Anas risulta imputata ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. B) e 25 septies comma 2 D.Lgs. 231/01 commesso in relazione al reato di cui all'art. 589 comma 2 c.p., "perché non avendo adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione al fine di prevenire la commissione di reati e non avendo affidato ad un organismo dell'ente dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo, il compito di vigilare sull'osservanza dei modelli e di curare il loro aggiornamento che, comunque, ove pure esistente, ometteva o eseguiva una insufficiente vigilanza, e avendo violato gli obblighi di direzione e vigilanza sul soggetto delegato per la sicurezza".

Il giudizio è attualmente in primo grado e l'udienza fissata per il 22 febbraio 2022, per esame testi delle difese, è stata rinviata per assenza del Giudice, al 10 maggio 2022.

Altri procedimenti penali

Non ci sono altri procedimenti penali da evidenziare.

REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI

Di seguito si riportano i compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale deliberati sia dall'Assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art. 2389 I comma c.c. che dal Consiglio di Amministrazione.

Valori in euro

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	Emolumenti Annuali Mandato	
	fino al 22 dicembre 2021	Dal 23 dicembre 2021***
Compenso fisso: emolumento carica ex art. 2389 I comma c.c.*	60.000	105.000
Compenso fisso: emolumento deleghe ex art. 2389 III comma c.c.**	35.000	

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

** Emolumento deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 21.12.2018 in virtù delle deleghe conferite.

Il Consiglio di Amministrazione del 21.12.2020 ha adeguato l'importo di tale emolumento con decorrenza da Aprile 2020

*** Emolumento riconosciuto per la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione deliberato dall'Assemblea degli Azionisti del 23 dicembre 2021.

Valori in euro

AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE	Emolumenti Annuali Mandato	
	fino al 22 dicembre 2021	Dal 23 dicembre 2021****
Compenso fisso: emolumento carica ex art. 2389 I comma c.c.*	0	0
Compenso fisso: emolumento deleghe AD ex art. 2389 III comma c.c.**	60.000	60.000
Retribuzione Annuale Lorda Direttore Generale Componente Fissa***	250.000	290.000
Retribuzione Annuale Lorda Direttore Generale Componente Variabile	90.000	100.000

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

** Emolumento deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 21.12.2018.

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

**** Emolumento deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 23 dicembre 2021

ADESIONE AL CONSOLIDATO FISCALE

Nel corso del 2014 Anas ha esercitato l'opzione per la tassazione consolidata, ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR.

Per il triennio 2014-2016 le società incluse nel consolidato fiscale sono state la controllante Anas, Anas International Enterprise e Quadrilatero Marche-Umbria. Successivamente, per il triennio 2015-2017, è stata inclusa nel perimetro del consolidamento fiscale la società SITAF S.p.A.

L'opzione, ai sensi di quanto previsto dall'art. 117, comma 3, del TUIR, è stata tacitamente rinnovata anche per il triennio 2020-2022 per le società di prima adesione (Anas, Anas International Enterprise e Quadrilatero Marche-Umbria).

Si segnala che la controllata SITAF S.p.A. è uscita dal perimetro di consolidamento a partire dal periodo d'imposta 2019 a seguito della risposta dell'Agenzia delle Entrate all'istanza di interpello pubblicata in data 16 novembre 2020.

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

INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER C.C.

La Società, nel corso dell'esercizio 2021, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

In data 9 novembre 2021 si evidenzia l'approvazione definitiva del DL 121/2021 - Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale (cd Decreto Infrastrutture) il quale all'art. 2 ha modificato e integrato alcune norme afferenti il settore stradale e autostradale, i principali commi di interesse per Anas, che hanno previsto importanti e differenti profili di cambiamento nelle attività della società, sono dal 2-sexies al 2-sexiesdecies.

Concessione Anas-MIMS

Si evidenzia che l'approvazione definitiva del DL 121/2021 ha previsto due importanti profili di cambiamento: a) una nuova società per la gestione *in house* di autostrade statali a pedaggio e b) l'introduzione di un sistema di contabilità separata per Anas; entrambi i provvedimenti sono da intendersi rivolti all'attivazione del meccanismo, di cui ai commi 1018 e 1019 dell'art. 1 L. n. 269/2006, di rinnovo della Convenzione di Concessione.

Nel dettaglio nel comma 2-sexies, viene prevista la costituzione di una nuova società (controllata interamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas S.p.A. (comma 2-decies).

Tale norma dovrebbe comportare il passaggio delle attuali partecipazioni di Anas, in società concessionarie (SITAF, Autostrada Asti Cuneo, Società Traforo del Monte Bianco S.p.A., e CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.) alla nuova società *in house* del Ministero dell'Economia e delle Finanze che sarà costituita e disciplinata (comma 2-septies) attraverso l'emanazione di un apposito DPCM adottato su proposta del Ministro dell'Economia e delle Finanze e del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Nel comma 2-undecies è prevista l'adozione per Anas S.p.A. di sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, ivi compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4 del citato art. 49, e per ciascuna attività (inserimento dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, del seguente comma: "6-bis. Anas S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte attraverso il contratto di programma sottoscritto tra Anas S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili").

Tali disposizioni normative risultano assolutamente coerenti con gli ultimi sviluppi del lungo e complesso iter istruttorio riguardante le questioni giuridiche sottese all'adeguamento della durata della Convenzione di Concessione Anas-MIMS ai sensi di quanto previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019 della Legge n. 296/2006. Infatti sulla base dei due pareri resi dall'Avvocatura dello Stato (il primo in data 18 giugno 2021 e il secondo, che costituisce un'ulteriore precisazione ed evoluzione del primo, in data 1 ottobre 2021) che evidenziano

che alla luce: "dell'ibridismo giuridico che caratterizza l'Anas S.p.A., di cui si è dato atto nel precedente parere, e delle rilevate similitudini esistenti con le società Poste Italiane e Rai", si reputa "astrattamente percorribile l'adozione, da parte di Anas, di un modello di gestione contabile separata, che miri a mantenere distinte l'attività quale concessionaria ex lege disciplinata dal Contratto di Programma da quella prettamente privatistica, svolta in regime concorrenziale, mediante l'introduzione di una espressa norma, che imponga all'Anas di individuare i costi e ricavi imputabili a ciascun settore e la distinta rendicontazione dei risultati di ciascuna attività", l'introduzione di una norma che impone ad Anas l'adozione di una contabilità separata tra l'attività di Anas quale concessionaria ex lege disciplinata dal Contratto di Programma e l'attività di Anas quale operatore economico sul libero mercato, oltre ad essere perfettamente in linea e conseguente al percorso delineato dall'Avvocatura per il rinnovo della concessione di Anas rafforza la perdurante volontà del Ministero di approfondire e valutare le questioni giuridiche sottese al tema dell'estensione della durata della concessione Anas-MIMS al fine di addivenire ad una conclusione dell'iter.

Per quanto sopra detto Anas ritiene di operare in continuità, con quanto fatto nei precedenti bilanci nella valutazione dell'asset della Concessione, come commentato nella nota 19 Attività immateriali.

Abrogazione del meccanismo del "Corrispettivo"

Il comma 2-duodecies modifica il secondo periodo del comma 870 dell'art. 1 della legge 208/2015, nella parte in cui prevede che il contratto di programma tra ANAS e MIMS "definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere" stabilendo che il Contratto di Programma tra l'Anas e il Ministero non definisce più il corrispettivo annuale ma si limita a individuare le opere da realizzare e i servizi da rendere. Conseguentemente viene prevista l'abrogazione del comma 5 dell'art. 13 del D.L. 162/2019¹.

Società miste regionali

Il comma 2-terdecies stabilisce: "Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a

¹ Art. 13 - Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti, comma 5. Le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, relative alla definizione del corrispettivo annuale del contratto di programma tra l'ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si applicano a decorrere dal contratto di programma per gli anni 2021-2025.

carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità".

Tale provvedimento normativo ha comportato la messa in liquidazione della società ADL - Autostrade del Lazio S.p.A.: società a partecipazione paritetica tra Anas e la Regione Lazio che 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, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario della Regione Lazio.

Riduzione oneri d'investimento

Il comma 2-quaterdecies integra il disposto del comma 3-bis dell'art. 36 del D.L. 98/2011 al fine di disciplinare la quota riconosciuta ad Anas S.p.A. degli stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi. In particolare, il comma 3 dell'art. 36 del D.L. 98/2011 dispone che "a decorrere dal 1° gennaio 2012 Anas S.p.A. provvede, nel limite delle risorse disponibili e nel rispetto degli obiettivi di finanza pubblica, esclusivamente a:

- a) costruire e gestire le strade, ivi incluse quelle sottoposte a pedaggio, e le autostrade statali, incassandone tutte le entrate relative al loro utilizzo, nonché alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;
- b) realizzare il progressivo miglioramento e adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;
- c) curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili e immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali;
- d) (...)"

Il successivo comma 3-bis dispone che, per le attività di investimento di cui alle lettere a), b) e c) sopra riportate, è riconosciuta ad Anas S.p.A. una quota non superiore al 12,5% del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento per spese non previste da altre disposizioni di legge o regolamentari e non inserite nel quadro economico di progetto approvato a decorrere dal 1° gennaio 2015.

Come sopra detto, il comma 2- quaterdecies, aggiunge un periodo al comma 3-bis dell'art. 36 del D.L. 98/2011 in base al quale, per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota in questione non può superare il 9% dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento.

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

Si ricorda che Anas ha avviato nel 2020 un'operazione di riassetto delle attività estere, a oggi demandate interamente alla controllata Anas International Enterprise S.p.A. ("AIE") che prevedeva, in estrema sintesi, l'in-

ternalizzazione in Anas delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, più vicine al *core business* della Controllante, il trasferimento ad Anas Concessioni Autostradali S.p.A. ("ACA", 100% Anas) delle attività AIE e Anas relative alle concessioni autostradali a pedaggio/ corrispettivo e, infine, la liquidazione delle iniziative non più profittevoli e/o coerenti con gli obiettivi industriali di Gruppo e con esse anche la liquidazione della stessa AIE.

L'esecuzione del progetto, per una serie di circostanze sfavorevoli, non ha trovato ancora compimento ed è stata più volte differita.

In particolare, nel mese di ottobre 2021, nell'imminenza della data fissata per l'approvazione del progetto di scissione parziale di AIE a beneficio di Anas, è emersa l'opportunità di differire l'esecuzione dell'operazione, in considerazione della prevista emanazione delle disposizioni legislative sul riassetto di Anas e sulla ridefinizione della sua mission, inizialmente, presentate come proposte emendative al disegno di legge di conversione del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 (c.d. "decreto Infrastrutture") e, successivamente, confermate dalla L. n. 156/2021.

Tali disposizioni, nel prevedere il trasferimento ad una costituenda società ("NewCo") interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIMS delle funzioni e attività Anas riferite alle autostrade statali a pedaggio, potrebbe far venire meno la *mission* di ACA e, conseguentemente, la possibilità per la stessa di conseguire il proprio oggetto sociale, precludendo la possibilità di dare seguito alla seconda parte del progetto di riassetto nei termini sopra indicati.

Inoltre, le nuove disposizioni normative, pur riferendosi alle sole autostrade "statali" a pedaggio, potrebbe in ipotesi avere un impatto sulla realizzazione del progetto, che – come noto – prevede il trasferimento ad Anas, tra l'altro, della partecipazione detenuta da AIE in AIE RUS e, per l'effetto, l'internalizzazione delle attività in concessione relative alla costruzione, gestione e manutenzione dell'Autostrada della M4 - Sezione 4 (228 km), collegamento tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar in Russia.

Da ultimo, il recente conflitto russo-ucraino e le sanzioni occidentali contro la Russia, oltre a rendere necessario un ripensamento del piano di riassetto, con specifico riferimento al trasferimento della Divisione Russia, potrebbero determinare un impatto negativo sulle iniziative in Russia e sul bilancio di AIE.

Infatti la recente quanto inattesa svolta bellica della crisi russo-ucraina e il relativo forte inasprimento delle relazioni internazionali nei confronti della Russia, con il varo di un ampio quadro sanzionatorio da parte di tutti i paesi dell'Unione Europea, della Svizzera, del Regno Unito e degli Stati Uniti d'America, potrebbe avere un ulteriore impatto sulle attività oggi condotte dalla società AIE nel territorio della Federazione russa, giacché, oltre ad incidere in termini di ulteriore deprezzamento sul valore del rublo, rischia di pregiudicare il rientro da parte di AIE dell'investimento residuo nel comparto russo, pari, alla data del 31 dicembre 2021, a circa 19 milioni di euro. Tale esposizione consiste principalmente in debiti contratti da AIE – e garantiti da Anas - verso banche italiane, di cui:

- 13,5 milioni di euro, per crediti vantati da AIE nei confronti della controllata AIE RUS;
- 3,2 milioni di euro, corrispondente al valore di carico della partecipazione detenuta da AIE in AIE RUS;
- 2,4 milioni di euro, corrispondente al finanziamento erogato da SIMEST per la capitalizzazione di AIE RUS.

Tenuto conto della fase attuale del conflitto non si hanno a disposizione adeguate informazioni e strumenti per poter formulare previsioni specifiche in termini di impatti economico-finanziari, pertanto si ritiene necessario attendere l'evolversi della crisi in essere e le eventuali strategie a livello internazionale.

Nel contesto appena delineato l'ulteriore aggravamento della situazione economica e finanziaria di AIE che già da tempo può elaborare i propri bilanci sul presupposto della continuità aziendale solo in virtù del supporto finanziario e patrimoniale concesso dalla controllante Anas (ultima proroga rilasciata l'8 ottobre 2021 fino ad approvazione del bilancio 2021), non consente tuttavia di rimandare ulteriormente un intervento di riassetto delle attività estere.

In tale contesto è intenzione di Anas procedere appena possibile a trasferire a proprio beneficio le attività AIE ancora profittevoli e/o potenzialmente coerenti con gli obiettivi di Gruppo, porre in essere tutte le misure necessarie ad evitare la liquidazione anticipata di AIE, al fine di non incorrere in conseguenze pregiudizievoli rispetto ai contratti attivi stipulati da AIE e garantiti da Anas e, infine, procedere alla liquidazione delle attività residue e della stessa AIE.

Anas è in attesa di ricevere dalla Capogruppo FS il nulla osta all'esecuzione dell'operazione, previa verifica della coerenza con il Piano d'Impresa di Gruppo.



BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021



PROSPETTI CONTABILI

Conto economico

Valori in unità di euro

	Note	Periodo chiuso al	
		31.12.2021	31.12.2020*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	2.836.628.477	2.316.737.457
Altri ricavi	5	52.722.484	23.739.979
Totale ricavi e proventi		2.889.350.961	2.340.477.436
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	6	(12.929.983)	(11.617.589)
Costi per servizi	7	(2.254.858.439)	(1.717.890.300)
Costi del personale	8	(456.806.856)	(429.111.927)
Costi per godimento di beni terzi	9	(1.914.594)	(2.373.549)
Altri costi operativi	10	(15.477.579)	(11.510.868)
Totale costi		(2.741.987.452)	(2.172.504.232)
Ammortamenti	11	(167.122.502)	(164.030.642)
Svalutazione perdite (riprese) di valore	12	13.147.949	(23.577.047)
Risultato operativo		(6.611.043)	(19.634.486)
Proventi da partecipazioni	13	6.601.148	910.046
Altri proventi finanziari	14	31.949.252	30.655.362
Oneri su partecipazioni	15	(3.740.191)	(5.157.518)
Altri oneri finanziari	16	(27.829.808)	(175.629.427)
Totale proventi e oneri finanziari		6.980.400	(149.221.537)
Risultato prima delle imposte		369.356	(168.856.022)
Imposte sul reddito	17	32.300	91.932
Totale Imposte		32.300	91.932
Risultato delle attività in continuità		401.657	(168.764.091)
Risultato del periodo		401.657	(168.764.091)

* Gli importi del 2020 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Conto economico complessivo

Valori in unità di euro

	Note	Periodo chiuso al	
		31.12.2021	31.12.2020*
Risultato netto di esercizio	30	401.657	(168.764.091)
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	32	(592.371)	(790.733)
Conto economico complessivo dell'esercizio		(190.714)	(169.554.824)

Situazione patrimoniale - finanziaria

Valori in unità di euro

	Note	31.12.2021	31.12.2020(*)
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	18	357.070.555	369.507.710
Attività immateriali	19	1.301.602.003	1.404.166.601
Attività per imposte anticipate	20	192.224.581	205.474.515
Partecipazioni	21	711.663.010	715.403.201
Diritti concessori finanziari non correnti	22	1.554.486.016	1.891.199.392
Altre attività finanziarie non correnti	23	419.899.423	438.983.401
Altre attività non correnti	24	948.140.077	1.097.720.475
Crediti tributari	25	2.438.302	13.270.690
Totale Attività non correnti		5.487.523.967	6.135.725.983
Rimanenze	26	11.546.954	10.698.799
Attività per lavori in corso su ordinazione	27	125.115.714	112.671.730
Crediti commerciali correnti	28	240.632.658	204.148.244
Diritti concessori finanziari correnti	22	1.598.632.094	1.412.396.520
Altre attività finanziarie correnti	23	124.678.546	92.177.943
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	29	388.259.310	230.411.088
Altre attività correnti	24	1.265.091.035	962.015.323
Totale Attività correnti		3.753.956.311	3.024.519.648
Totale Attività		9.241.480.277	9.160.245.631
Capitale sociale		2.269.892.000	2.269.892.000
Riserve		488.953.815	488.953.813
Riserve di rivalutazione		(3.002.082)	(2.409.711)
Utili (Perdite) portati a nuovo		(314.777.585)	(146.013.495)
Utili (Perdite) d'esercizio		401.657	(168.764.091)
Totale Patrimonio Netto	30	2.441.467.804	2.441.658.516
Finanziamenti a medio/lungo termine	31	21.673.041	35.942.621
TFR e altri benefici ai dipendenti	32	28.206.481	28.498.129
Fondi rischi e oneri	33	1.167.554.004	1.274.202.955
Passività per imposte differite	20	192.224.581	205.474.514
Acconti per opere da realizzare non correnti	34	1.157.173.147	1.201.138.831
Altre passività non correnti	35	724.654.500	729.914.086
Totale Passività non correnti		3.291.485.753	3.475.171.137
Finanziamenti a breve termine e quota corrente	31	731.556.132	596.102.020
Debiti commerciali correnti	36	1.598.681.292	1.523.887.779
Acconti per opere da realizzare correnti	34	576.735.139	430.478.071
Altre passività finanziarie correnti	35	4.668.896	10.322.923
Altre passività correnti	37	596.885.260	682.625.185
Totale Passività correnti		3.508.526.720	3.243.415.977
Totale Passività		6.800.012.473	6.718.587.115
Totale Patrimonio Netto e Passività		9.241.480.277	9.160.245.631

* Gli importi del 2020 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

Valori in unità di euro

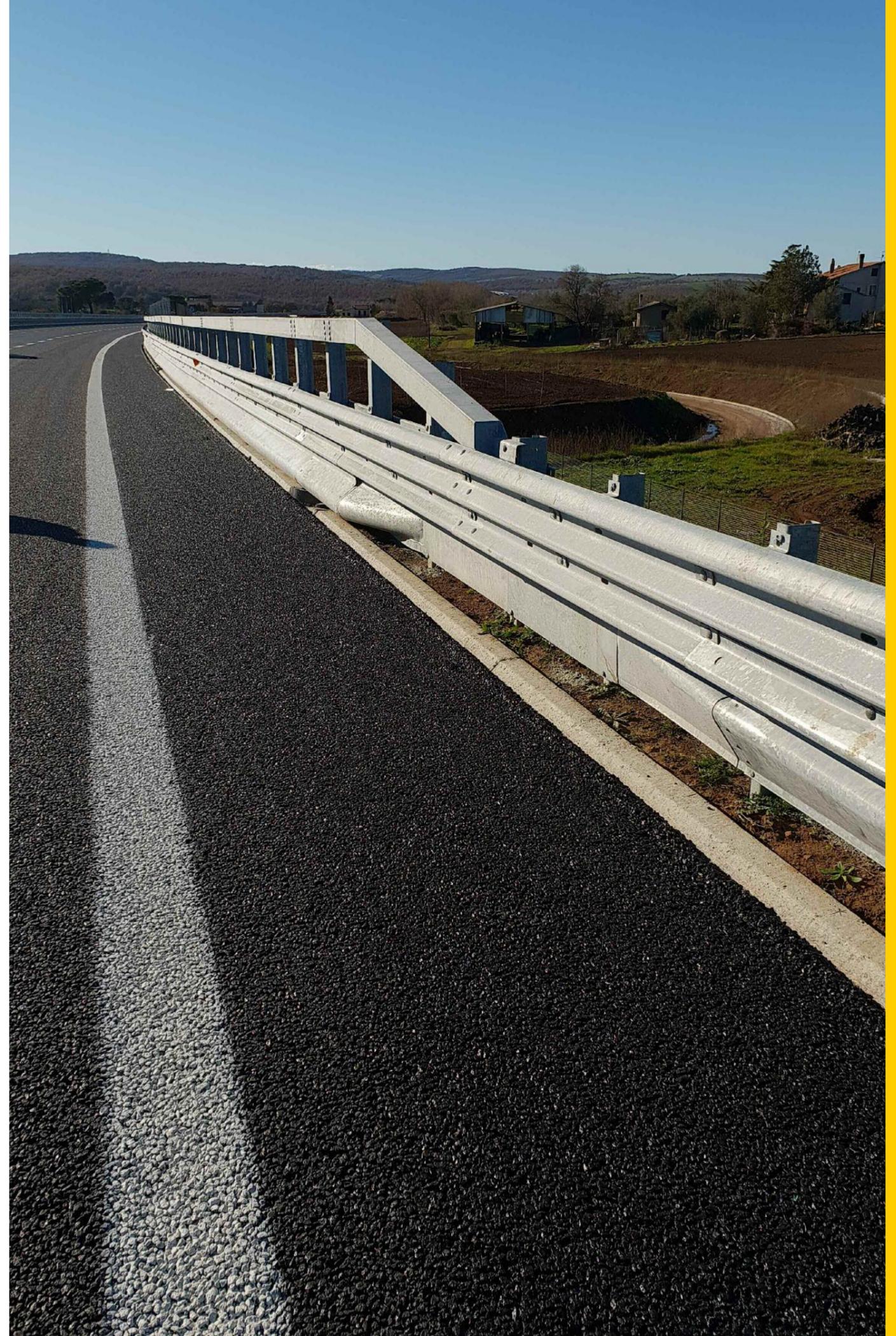
	Capitale Sociale	Riserve				Riserve di rivalutazione				Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserva Legale	Riserva Straordinaria Rep 72342	Riserva trasferimento immobili Ex L. 662/96	Differenze Ex. Art. 7 L.178/02	Riserva First Time Adoption	Legge 208/2015 Comma 870	Riserva IFRS 9	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 1° gennaio 2020	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	284.855.925	122.875.447	(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(1.618.979)	487.332.124	(74.876.986)	(71.136.509)	2.611.210.629
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										0			0
Prelievo forzoso ex legge n. 208/2015 art. 1 comma 506										0			0
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente										0	(71.136.509)	71.136.509	0
Altri movimenti										0			0
Utile/(Perdite) complessivo rilevato										0			0
di cui:										0			0
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuariali									(790.733)	(790.733)			(790.733)
Altri movimenti				2.711						2.711			2.711
Utile/(Perdite) d'esercizio										0	(168.764.091)		(168.764.091)
Saldo al 31 dicembre 2020	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	284.858.636	122.875.447	(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(2.409.712)	486.544.102	(146.013.495)	(168.764.091)	2.441.658.517
Saldo al 1° gennaio 2021	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	284.858.636	122.875.447	(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(2.409.712)	486.544.102	(146.013.495)	(168.764.091)	2.441.658.517
Aumento di capitale (riduzione di capitale)										0			0
Prelievo forzoso ex legge n. 208/2015 art. 1 comma 506										0			0
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente										0	(168.764.091)	168.764.091	0
Altri movimenti				2						2			2
Utile/(Perdite) complessivo rilevato										0			0
di cui:										0			0
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuariali									(592.371)	(592.371)			(592.371)
Altri movimenti										0			0
Utile/(Perdite) d'esercizio										0	401.657		401.657
Saldo al 31 dicembre 2021	2.269.892.000	4.424.586	267.371.441	284.858.638	122.875.447	(1.596.547.226)	1.590.000.000	(184.029.070)	(3.002.083)	485.951.733	(314.777.586)	401.657	2.441.467.804

Rendiconto finanziario

Valori in unità di euro

	Nota	31.12.2021	31.12.2020
Utile/(perdita) di esercizio		401.657	(168.764.091)
Imposte sul reddito	17	(32.300)	(91.932)
(Proventi)/Oneri finanziari	13-14-15-16	(6.980.400)	149.221.537
Ammortamenti	11	167.122.502	164.030.642
Accantonamenti e svalutazioni	12-32-33	208.525.634	246.900.896
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	18-19	(326)	(75.431)
Variazione delle rimanenze	26	(848.154)	(771.435)
Variazione dei crediti commerciali	27-28	(46.742.024)	32.930.081
Variazione dei debiti commerciali	36	73.818.334	216.161.285
Variazione delle altre passività	37	(86.151.077)	(27.998.145)
Variazione delle altre attività	24	(153.211.203)	(423.208.410)
(Utilizzi fondi rischi e oneri)	33	(45.067.303)	(121.110.966)
(Rilasci fondi rischi e oneri)	33	(257.925.949)	(417.245.716)
(Pagamento benefici ai dipendenti)	32	(19.673.915)	(18.162.842)
Proventi finanziari incassati/(oneri finanziari pagati)	13-14-15-16	(8.628.284)	(3.526.256)
(Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti di imposta rimborsati)	20-25	10.835.522	1.005.285
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	22-34	252.769.187	247.769.515
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA		88.211.901	(122.935.982)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	18	(23.217.999)	(21.478.774)
Investimenti in attività immateriali	19	(28.273.640)	(25.283.261)
Investimenti al lordo dei contributi		(51.491.639)	(47.672.081)
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	18	26.732	71.698
Disinvestimenti in attività immateriali	19	0	12.485
Disinvestimenti in partecipazioni	21-13-15	0	81.019.879
Disinvestimenti		26.732	81.104.062
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		(51.464.907)	33.431.981
Canoni per leasing finanziario	35	(5.971.296)	(5.984.103)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	31	(14.269.580)	(14.127.947)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	31	135.454.112	150.490.688
Variazione delle altre attività finanziarie	23	5.080.090	(39.279.824)
Variazione delle altre passività finanziarie	35	(5.793.246)	(45.783.192)
Dividendi	13	6.601.148	0
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA		121.101.228	51.488.840
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio		157.848.222	(38.015.161)
Disponibilità liquide a inizio periodo	29	230.411.088	268.426.249
Disponibilità liquide a fine periodo	29	388.259.310	230.411.088

* Gli importi del 2020 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.





NOTE AL BILANCIO

1 Premessa

Anas S.p.A. (nel seguito anche la “Società”) è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l’ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, Via Monzambano 10.

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

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 29 marzo 2021 e lo stesso sarà sottoposto all’Assemblea per l’approvazione e il successivo deposito, entro i termini previsti dalla legge. L’Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

La Società, optando per l’esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 4A dell’IFRS 10, ha redatto il bilancio d’esercizio. Il bilancio consolidato a uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Anas è interamente e direttamente controllata. La controllante ha sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La società EY S.p.A. è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi dell’articolo 14 del D.Lgs. 39/2010 e degli articoli 2409-bis e seguenti del Codice Civile.

2 Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS*) emanati dall’*International Accounting Standards Board (IASB)*, e alle interpretazioni emesse dall’*IFRS Interpretations Committee (IFRIC)* e dallo *Standing Interpretations Committee (SIC)*, riconosciuti nell’Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell’esercizio (l’insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti “EU-IFRS”). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

La valuta funzionale della Società è l’euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Il bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative

Note; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale-finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio “corrente/non corrente” con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d’esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori confermano l’insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi, tenuto conto anche del fatto che se dal punto di vista economico il diffondersi della pandemia ha comportato una riduzione complessiva dei ricavi, dal punto di vista finanziario Anas non ha subito impatti significativi, perché ha fatto ricorso all’indebitamento a breve termine, attraverso gli scoperti di conto corrente, per far fronte alle mancate entrate, che secondo la normativa, saranno riconosciute in modo scaglionato nel corso degli anni fino a concorrenza delle somme da incassare. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 38 - Gestione dei rischi finanziari.

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l’applicazione del criterio del *fair value*.

Si precisa, inoltre, che con il termine “corrente” s’intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per “non corrente” i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d’esercizio al 31 dicembre 2020.

3 Principali principi contabili applicati

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d’esercizio.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, l'ammodernamento o il miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del component approach, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Le aliquote di ammortamento e le vite utili sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Impianti generici (elementi per tettoie e baracche, serbatoi e vasche, condutture, recinzioni, ponteggi in metallo – trasformatori – officina di manutenzione – impianti di trasporto interno, sollevamento)	10%
Impianti tecnologici	4%
Macchinari operatori e impianti specifici (macchinario per le costruzioni edili, di gallerie, pozzi, argini – compressori stradali ed altro macchinario per costruzioni di strade)	15%
Fabbricati destinati all'industria	4%
Costruzioni leggere	10%
Altre opere d'arte (apparecchi di segnalazione, compressori, martelli pneumatici, semoventi, pale meccaniche)	25%
Officine meccaniche	10%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Mobili e macchine ordinarie d'ufficio	12%
Macchine d'ufficio elettromeccaniche e elettroniche compresi i computer e i sistemi telefonici elettronici	20%
Autoveicoli da trasporto (autoveicoli pesanti in genere, carrelli elevatori, mezzi di trasporto interno, ecc.)	20%
Autovetture, motoveicoli e simili	25%

Beni in leasing

Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (inception date, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un leasing. In particolare, un contratto contiene o rappresenta un leasing se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura leasing e non leasing, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del leasing inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (commencement date) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (enforceable) e include anche i rent-free period. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o renewal option), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o termination option), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (short term lease), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi, e ai contratti di modesto valore (low value lease), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del leasing, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (Right of Use o RoU) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del leasing (lease liability), classificate nelle voci Altre Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del leasing, rettificato dei pagamenti dovuti per il leasing effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al leasing ricevuti.

La passività del leasing viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il leasing non versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del leasing o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale

(incremental borrowing rate IBR). I pagamenti dovuti per il leasing inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il leasing).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del leasing, ovvero il costo del leasing non rifletta il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (impairment) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del leasing.

La passività del leasing, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il leasing derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del leasing viene rimisurata, il locatario procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, la Società espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il leasing, se fossero di proprietà, e le passività del leasing tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi passivi sulle passività del leasing costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

ATTIVITÀ IMMATERIALI

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle Attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente

in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito della Società, sono identificabili le seguenti principali attività immateriali:

Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e i marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata. I costi delle licenze *software*, inclusivi delle spese sostenute per rendere il *software* pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata. I costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono spesi nel momento in cui sono sostenuti.

Si fa presente che, a seguito dell'approvazione del Contratto di Programma 2016-2020 si è proceduto nell'esercizio 2017 all'iscrizione della nuova concessione determinando la relativa aliquota di ammortamento parametrata sull'attuale scadenza della concessione (anno 2032). L'immobilizzazione immateriale iscritta, in base al principio contabile IAS 38, a seguito dell'apporto della nuova concessione dal socio è stata valutata al *fair value*, con contropartita rappresentata da una Riserva di Patrimonio Netto di pari importo.

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

Il periodo e il metodo di ammortamento delle immobilizzazioni immateriali devono essere rivisti almeno a ogni chiusura di esercizio. Se la vita utile attesa dell'attività si rivela differente rispetto alle stime precedentemente effettuate, il periodo di ammortamento deve essere conseguentemente modificato.

Diritti di brevetto e utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti e i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni. Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile

dalla fase di sviluppo, il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

In generale le aliquote di ammortamento utilizzate con riferimento alle attività immateriali a vita utile definita sono di seguito esposte:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	20%
Diritti di brevetti industriali e diritti opere d'ingegno	20%
Concessioni	6,25%
Marchi e diritti simili	20%
Altre immobilizzazioni materiali	20%

Accordi per servizi in concessione

Secondo i principi contabili internazionali, nello specifico in base all'IFRIC 12 "Accordi per i servizi in concessione", Anas, nella sua veste di concessionario, non è esposta al rischio di domanda, e di conseguenza, i flussi finanziari previsti dall'accordo di concessione sono tali da permettere al concessionario di recuperare il proprio investimento/credito indipendentemente dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura. Per tale motivo è applicabile il modello contabile dell'attività finanziaria.

Gli accordi per servizi in concessione (Diritti concessori), in cui il concedente è un'entità del settore pubblico e il concessionario è un'entità del settore privato (public-to-private), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia i presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, la Società non rileva le infrastrutture tra gli Immobili impianti e macchinari ma rileva al *fair value*, alternativamente o congiuntamente: l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura; e l'attività finanziaria quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la

possibilità di evitare il pagamento.

I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti gli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto.

Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* CGU cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione

precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*impairment test*) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni

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

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

Strumenti Finanziari

Classificazione e valutazione di Attività finanziarie

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia dal Modello di *business* secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di *business* indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria stessa, o da entrambi. Ai fini della valutazione circa le caratteristiche dei flussi di cassa, la Società effettua il c.d. *SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test)* a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi (*SPPI Test* superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato CA
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)
- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)

Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business* HTC *Held To Collect*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (*SPPI Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Attività finanziarie valutate al fair value through other comprehensive income (FVTOCI)

La società non detiene tale categoria di attività finanziarie, nella quale rientrano tutte quelle per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business* HTC&S *Held To Collect and Sale*); e
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (*SPPI Test* superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI).

Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono ri-classificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientrati nell'ambito di applicazione dell'IFRS9 si rinvia a quanto riportato nel capitolo "Partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre partecipazioni".

Attività finanziarie valutate al fair value to profit e loss (FVTPL)

La società non detiene tale categoria di attività finanziarie, nella quale rientrano tutte quelle non classificate come valutate al costo ammortizzato o al FVOCI.

Vengono valutate inizialmente e successivamente al *fair value*. I costi dell'operazione e le variazioni di *fair value* sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Classificazione e valutazione di Passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo.

Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Valutazione successiva: perdite per riduzione di valore

La Società applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (*expected credit loss* o 'ECL'). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, i *contract asset* e i crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- **Stage 1:** comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali

attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;

- **Stage 2:** comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- **Stage 3:** comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di *default*, la Società ha individuato una segmentazione convenzionale in *cluster* omogenei in base alla tipologia di controparte:

- **Pubblica Amministrazione:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- **Intercompany:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- **Depositi:** tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- **Crediti vs terzi:** comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation*, bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali *step* operativi:

- **Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali:** è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- **Calcolo dell'Expected Credit Loss – Crediti Finanziari:** per ogni *cluster*, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- **Calcolo dell'Expected Credit Loss - Crediti Commerciali:** per ogni *cluster*, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.

Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti

La Società, facendo seguito alle caratteristiche degli *stage* di merito creditizio evidenziati in precedenza, ha definito le metodologie di classificazione dei crediti sulla base dei seguenti parametri qualitativi e quantitativi:

- Riconoscimento di un significativo incremento del rischio di credito (passaggio da *stage* 1 a *stage* 2): presenza di concessioni sul credito, superamento dei limiti sui ritardi nel pagamento e variazione significativa della probabilità di insolvenza della controparte;
- Riconoscimento di evidenze oggettive di *impaired* (*stage* 3): superamento dei limiti sui ritardi nei pagamenti della controparte, significative difficoltà finanziarie del debitore (es. fallimento).

La Società ha deciso, inoltre, di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale i crediti vengono allocati direttamente in *stage* 1 con *provisioning* a 1 anno, ad eccezione dei casi in cui il credito presenti ritardi eccessivi nei pagamenti.

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

Per la parte del portafoglio crediti della Società che riguarda i diritti finanziari concessori, e più in particolare in merito alla classificazione a *stage* 3 delle posizioni che presentano ritardi eccessivi nei pagamenti, sono state definite delle regole ad hoc per il riconoscimento delle *impaired asset*.

I crediti derivanti dai diritti finanziari concessori, infatti, presentano delle caratteristiche tali per cui non è possibile adottare la presunzione del principio per la classificazione a *stage* 3 (ovvero, il superamento dei limiti sui ritardi nei pagamenti della controparte). Alcuni dei motivi che hanno portato la Società a definire una regola specifica per il riconoscimento dell'*impaired asset* sui contratti di concessione possono essere riassunti come segue:

- Alla stipula del contratto di concessione, la Società non vanta un effettivo credito finanziario nei confronti delle proprie controparti, bensì il contratto identifica la data di inizio dei lavori di costruzione in favore dell'ente;
- La nascita di un effettivo credito finanziario nei confronti della controparte deriva dall'effettiva realizzazione dei lavori da parte della Società ("produzione"), comportando, dunque, un aumento del credito pecuniario vantato nei confronti della controparte in base ai lavori effettivamente realizzati alla data di valutazione;
- I ritardi nei pagamenti della Pubblica Amministrazione, che caratterizzano le controparti con cui la Società stipula i contratti di concessione, non permettono una corretta valutazione dello "scaduto" nella classificazione a *stage* 3 dei contratti di concessione.

A seguito delle sopracitate caratteristiche di queste posizioni, la Società ha definito, mediante analisi storica sui lavori conclusi (ovvero, per i quali non verranno eseguiti ulteriori lavori), delle soglie di materialità per la classificazione in *default* che derivano dalle percentuali di incasso registrate sui contratti di concessione, piuttosto che far uso della *rebuttable presumption* sui ritardi nei pagamenti definita dal principio contabile IFRS 9.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Lavori in corso

Il lavoro su ordinazione è un contratto stipulato specificamente per la costruzione di un bene o di una combinazione di beni strettamente connessi o interdipendenti per ciò che riguarda la loro progettazione, tecnologia e funzione o la loro destinazione o utilizzazione finale.

Quando il risultato di un lavoro su ordinazione può essere stimato con attendibilità, i ricavi e i costi di commessa riferibili al lavoro su ordinazione devono essere rilevati rispettivamente come ricavo e costo in relazione allo stato di avanzamento dell'attività di commessa alla data di chiusura dell'esercizio. Una perdita attesa su un lavoro su ordinazione deve essere immediatamente rilevata come costo. La rilevazione dei ricavi e dei costi con riferimento allo stato di avanzamento di una commessa è definito metodo della percentuale di completamento. Secondo questo metodo, i ricavi di commessa sono associati ai costi di commessa sostenuti per giungere allo stato di avanzamento, imputando al prospetto di conto economico complessivo i ricavi, i costi e i margini che possono essere attribuiti alla parte di lavoro completato.

Quando è probabile che i costi totali di commessa eccederanno i ricavi totali di commessa, la perdita attesa deve essere immediatamente rilevata come costo.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale - finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Benefici ai dipendenti

Benefici a breve termine

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di *bonus* pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Piani a benefici definiti e a contribuzione definita

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *"projected unit credit method"*.

Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

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

In aggiunta, per i contenziosi riferiti a strade in concessione e non in proprietà, ossia non di competenza Anas, la Società ha rilevato l'accantonamento a fondo rischi con corrispondente contropartita nelle Altre attività per la relativa copertura di tale onere. La rilevazione della suddetta Attività scaturisce dal diritto dell'Anas a ricevere dal Ministero somme per pari importo, sussistendo di fatto una relazione diretta tra rischio di esborso che sarà a carico dello Stato e diritto al risarcimento nei confronti della concessionaria.

La Società ha iscritto in tale voce anche l'accantonamento relativo alle passività probabili del contenzioso lavori su strade in concessione in aderenza allo IAS 37.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la società trasferisce tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Ricavi da contratti con i clienti

Rilevazione iniziale e valutazione successiva

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un

importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi.

La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo.

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti.

Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo.

Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi la Società utilizza il Metodo basato sugli *input* (*cost-to-cost method*). I ricavi sono rilevati sulla base degli *input* impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli *input* totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli *input* risultano distribuiti uniformemente nel tempo, la Società rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.

Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle *performance obligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

Ricavi da servizi di infrastruttura stradale e autostradale - Contratto di programma

Il Contratto di programma è il contratto che disciplina gli obblighi della società Anas S.p.A. quale concessionaria, con riferimento alla costruzione, manutenzione e gestione di strade e autostrade. Il rapporto Stato/Anas è quindi riferito alla gestione dell'infrastruttura nel suo complesso che a sua volta si articola in piani di manutenzione straordinaria/nuove opere e manutenzione ordinaria. Con riferimento alla prima tipologia la società riveste il ruolo di "costruttore" nelle nuove opere o nell'eseguire la manutenzione straordinaria alle stesse singolarmente identificate nel piano come singole *performance obligation* misurate dagli stati di avanzamento delle attività (SIL/SAL/Produzione), così come previsto nel contratto stesso. L'*unit of account* delle diverse

attività previste è la commessa rappresentata dalla manutenzione straordinaria e/o la costruzione di nuova parte di infrastruttura (es: nuovo ponte, viadotto, strada, etc.). I singoli stati di avanzamento della commessa hanno una forte interdipendenza e integrazione, misurano la parte di prestazione resa rispetto alla obbligazione complessiva e sono finalizzati al trasferimento della nuova opera nella sua interezza.

Il prezzo della transazione è l'ammontare del corrispettivo che ci si aspetta di ricevere in cambio del trasferimento al cliente dell'infrastruttura oggetto del contratto. Il corrispettivo è previsto dal Contratto di Programma. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la *performance obligation* in quanto l'attività di costruzione crea un bene (l'infrastruttura) che non presuppone un uso alternativo a quello per cui è stata pensata e la società ha il diritto di incassare il corrispettivo per le prestazioni nel corso della realizzazione.

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



CENTRO SPERIMENTALE STRADALE ANAS DI CESANO

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata, come nel caso dei trasporti eccezionali, se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

I contributi correlati a componenti di costo sono rilevati come ricavi, ma sono ripartiti sistematicamente tra gli esercizi in modo da essere commisurati al riconoscimento dei costi che intendono compensare. Il contributo correlato ad una attività viene riconosciuto come ricavo in quote costanti, lungo la vita utile attesa dell'attività di riferimento.

Laddove la società riceva un contributo non monetario, l'attività e il relativo contributo sono rilevati al valore nominale e rilasciati nel conto economico, in quote costanti, lungo la vita utile attesa dell'attività di riferimento.

I contributi pubblici sono rilevati a Conto economico, con un criterio sistematico, negli esercizi in cui la Società rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

Quando la Società riceve contributi pubblici sotto forma di trasferimenti di attività non monetarie destinate all'utilizzo aziendale, rileva sia il contributo che il bene al *fair value* dell'attività non monetaria alla data del trasferimento.

Dividendi

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità

alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

Conversione delle poste in valuta

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio.

Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2021.

Amendments to IFRS 16 Leases: COVID-19 related rent concessions beyond 30 June 2021

Il 31 marzo 2021 lo IASB ha pubblicato il documento *COVID-19 related rent concessions beyond 30 June 2021 (Amendments to IFRS 16)*, con il quale ha esteso di un anno il periodo di applicazione del precedente emendamento all'IFRS 16 emesso nel 2020, relativo alla contabilizzazione delle agevolazioni concesse ai locatari, a causa del COVID-19. Le modifiche entrano in vigore a partire dal 1° aprile 2021.

L'applicazione del suddetto *amendment*, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

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

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili: IFRS 4 *Insurance Contracts*, IFRS 7 *Financial Instruments Disclosures*, IFRS 9 *Financial Instruments*, IFRS 16 *Leases*, IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*. Il documento è stato omologato dalla Commissione

Europea con il Regolamento n. 25/2021 del 13 gennaio 2021. Le imprese applicano le modifiche al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2021 o successivamente.

L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMOLOGATI DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA

Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-Current – Deferral of effective Date

In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 *Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current* con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o lungo termine.

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

Amendments to IAS 1 Presentation of financial statement and IFRS Practice Statement 2: disclosure of accounting policies; and Amendments to IAS 8 Accounting policies, changes in accounting estimates and errors: definition of accounting estimates

Il 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- *Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;*
- *Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.*

Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12, lo standard sulle imposte, per precisare come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il *leasing* e gli obblighi di smantellamento.

Le modifiche si applicano dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

IFRS 17 Insurance Contracts; Amendments to IFRS 17

Il 25 giugno 2020 lo IASB ha emesso il nuovo principio contabile internazionale relativo ai contratti assicurativi. Il nuovo principio tiene conto del fatto che i contratti assicurativi combinano le caratteristiche sia di uno strumento finanziario che di un contratto di servizio e generano flussi di cassa con notevole variabilità nel lungo periodo. Il principio entrerà in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. È consentita l'applicazione anticipata a condizione che venga applicato anche l'IFRS 9.

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

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

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

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2022.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e discrezionali valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze; nel formulare tali assunzioni, gli amministratori hanno considerato gli impatti della pandemia da Covid-19 nonché i suoi possibili sviluppi futuri.

Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione:

- della vita utile delle attività e dei corrispondenti ammortamenti;
- dei test di *impairment* delle attività della identificazione della *Cash Generating Unit* unica. Infatti la Società basa la verifica della recuperabilità delle immobilizzazioni sulla somma dei flussi di reddito futuri generabili dall'intera Società, senza imporre la segmentazione per immobilizzazione/unità generatrice di cassa e il procedimento di attualizzazione;
- dei fondi per accantonamenti e delle corrispondenti attività per ristori da parte del MEF;
- dei benefici per dipendenti;
- dei *fair value* delle attività e passività finanziarie;
- della possibile svalutazione delle attività finanziari e non;
- delle imposte anticipate e differite nonché della recuperabilità delle prime in base alle previsioni di redditi imponibili futuri.

Nonché per il riconoscimento e la valutazione dell'attività immateriale derivante dall'apporto effettuato dal

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

I risultati finali delle poste di bilancio per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia COVID-19, tuttora in divenire, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti.

Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio.

Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

SETTORI OPERATIVI

Alla data della presente Relazione finanziaria la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.

4 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un saldo, al 31 dicembre 2021, pari a 2.836.628 mila euro, il cui dettaglio è di seguito illustrato:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione	2.017.882	1.549.614	468.268
Corrispettivi di Servizio e Concessori	690.187	581.917	108.270
Contributi (DL 24/2020 c.d. DL Rilancio e DL Sostegni bis e ter)	107.933	151.106	(43.173)
Altri ricavi da contratto con i clienti	20.627	34.101	(13.474)
Totale	2.836.628	2.316.737	519.891

La voce maggiormente significativa è pari a 2.017.882 mila euro (di cui 8.789 mila euro relativi ai lavori di competenza dell'ex FCG), che rappresenta la quota di costi di costruzione sostenuti sulla rete stradale e autostradale in gestione ad Anas nell'esercizio 2021. La variazione in incremento della suddetta voce, pari a 468.268 mila euro è riferibile all'effetto netto fra, la maggiore produzione lavori per 443.894 mila euro, l'incremento delle attualizzazioni per 14.145 mila euro e l'incremento dei costi interni capitalizzati per 10.229.

Di seguito il dettaglio della voce Corrispettivi di Servizio e Concessori, Contributi (DL 24/2020, DL Sostegni bis e il DL Sostegni ter) e Altri ricavi da contratto con i clienti:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Canone di concessione L. 296/06, comma 1020	29.327	28.015	1.312
Integrazione Canone annuo art. 19 c. 9 bis L. 102/09	617.954	515.248	102.706
Royalties per concessioni su Autostrade	17.840	13.902	3.939
Canoni per licenze e concessioni su Strada Statale	25.066	24.752	314
Totale corrispettivi di servizio e concessori	690.187	581.917	108.270
Ricavi da contributi (DL Rilancio - DL Sostegni Bis - DL Sostegni Ter)	107.933	151.106	(43.173)
Proventi per prestazioni effettuate all'estero	2.273	12.974	(10.702)
Proventi per trasporti eccezionali	6.886	7.877	(991)
Proventi per canoni di pubblicità su Strada Statale	5.093	4.947	145
Altri	6.375	8.302	(1.927)
Totale altri ricavi da contratto con i clienti	20.627	34.101	(13.474)
Totale	818.746	767.124	51.623

La voce "Corrispettivi di servizio e concessori" pari 690.187 mila euro, è relativa a:

- Canone di concessione L. 296/2006, comma 1020, per 29.327 mila euro, che rappresenta la quota dei ricavi spettanti ad Anas, per l'esercizio 2021, ai sensi del comma 1020 della L. 296/06 pari al 21% del 2,4% dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei Concessionari;
- Integrazione Canone annuo, per 617.954 mila euro, che accoglie, a partire dal 5 agosto 2009, l'integrazione del canone annuo corrisposto direttamente ad Anas S.p.A. (comma 1020 L. 296/2006) come richiamato nell'art. 19 comma 9 bis della Legge 102/2009. Tale voce, seppur in incremento rispetto all'esercizio 2020 per 102.706 mila euro registra una riduzione rispetto agli anni precedenti al 2020, e a quanto previsto dal CdP 2021, a causa della riduzione della circolazione autostradale conseguente alle misure di contenimento adottate dal Governo Italiano per la prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19;
- Royalties per concessioni lungo la rete stradale, per 17.840 mila euro, che rilevano un incremento di 3.939 mila euro rispetto al 2020 a causa di modifiche contrattuali (aumento del minimo garantito) apportate in sede di rinnovo delle convenzioni di concessione;
- Canoni per licenze e concessioni, per 25.066 mila euro, che accoglie i ricavi derivanti dalle licenze e concessioni per gli accessi alle strade di competenza Anas.

La voce "Ricavi da contributi (DL 24/2020 c.d. Rilancio, DL Sostegni bis e DL Sostegni ter)", pari a 107.933 mila euro, si riferisce:

- per 11.469 mila euro al reversal degli oneri finanziari a seguito: i) dell'attualizzazione del contributo straordinario, previsto dall'art. 214 del DL 24 del 2020, a compensazione dei minori incassi derivanti dall'integrazione canone annuo e dal comma 1020, percepiti dall'Anas, effettuata nel bilancio 2020 (pari a 19.969 mila euro); ii) alla modifica del piano di attualizzazione del contributo a seguito del Decreto del MIMS del 22 dicembre 2021 che ha definito gli importi e le tempistiche di rimborso del contributo totale (nel dettaglio è stato previsto un contributo anno dal 2021 al 2026 di 25.000 mila euro e un'ultima tranche nel 2027 di 20.697 mila euro, come meglio dettagliato nella Nota esplicativa 24 Altre Attività non correnti e correnti, alla quale si rimanda);
- per 30.172 mila euro al Decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito in legge il 23 luglio 2021, n. 106 il c.d. DL Sostegni bis - art. 72 comma 1 e comma 2 che hanno previsto "Disposizioni urgenti per la funzionalità di Anas S.p.A." Comma 1 - Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 28 gennaio 2020, n. 22, e trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana ad Anas S.p.A., è autorizzata, in favore di Anas S.p.A., la spesa di 35,5 milioni di euro per l'anno 2021. Comma 2 "Per le finalità di cui al comma 1, nonché per assicurare l'attività di manutenzione e ispezione della intera rete stradale, Anas S.p.A. è autorizzata ad assumere, negli anni 2021 e 2022, con contratti di lavoro a tempo determinato 370 unità di personale in possesso di alta specializzazione nei settori dell'ingegneria, dell'impiantistica, dell'elettrotecnica e della manutenzione delle infrastrutture stradali, da inquadrare in base al vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro. A tal fine è autorizzata la spesa di 12,63 milioni di euro per l'anno 2021 e 25,258 milioni di euro per l'anno 2022." L'ammontare del ricavo è stato rilevato e determinato per un importo pari ai costi sostenuti nel 2021 da Anas per le finalità stabilite dall'art 72 commi 1 e 2;
- per 66.291 mila euro al Decreto Sostegni Ter art. 25 bis che ha previsto "Disposizioni urgenti per la funzionalità di Anas S.p.A. in ragione dell'emergenza COVID-19, dell'incremento dei costi per l'illuminazione pubblica e della ridefinizione della rete stradale nazionale". In particolare la norma prevede in favore di Anas 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031 a compensazione degli oneri derivanti da:
- il calo delle entrate dovuto alla riduzione della circolazione autostradale conseguente all'emergenza epidemiologica da COVID-19 per l'anno 2021, pari a 59.013 mila euro;
- l'incremento dei costi sostenuti per l'illuminazione pubblica delle strade statali in gestione per l'anno 2021, pari a 16.648 mila euro.

Il ricavo iscritto è pari a 75.661 mila euro al netto dell'attualizzazione che è pari a 9.370 mila euro.

La voce "Altri ricavi da contratto con i clienti", pari a 20.627 mila euro, accoglie la valutazione di fine anno dell'avanzamento delle commesse estere, nonché i ricavi per trasporti eccezionali e per canoni di pubblicità su strade statali, e si decrementa per 13.474 mila euro per effetto, principalmente, della riduzione dei "proventi delle prestazioni effettuate all'estero" conseguente all'ultimazione delle commesse in Qatar e in Colombia.

Come previsto dall'IFRS 15 si fornisce la disaggregazione dei ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

Valori in migliaia di euro

Mercato geografico	Attività Infrastruttura	
	31.12.2021	31.12.2020
Nazionale	2.725.820	2.152.203
UE	586	422
Extra UE	2.290	13.006
Mercato geografico	2.728.696	2.165.631
Linee di prodotti/Tipologia di clienti		
Ricavi per servizi di costruzione	2.017.882	1.549.614
Canone di concessione L. 296/06	29.327	28.015
Integrazione Canone annuo art. 19 c. 9	617.954	515.248
Royalties per concessioni su Autostrade	17.840	13.902
Trasporti eccezionali	6.886	7.877
Pubblicità	5.093	4.947
Commesse estere	2.273	12.974
Altri ricavi	31.441	33.054
Totale Ricavi da contratti con i clienti	2.728.696	2.165.631
Tempistica per la rilevazione dei ricavi		
Servizi trasferiti in un determinato momento	6.886	7.877
Servizi trasferiti nel corso del tempo	2.721.810	2.157.755
Totale Ricavi da contratti con i clienti	2.728.696	2.165.631
Totale Altri ricavi vendite e prestazioni	107.933	151.106
Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.836.628	2.316.737

Come previsto dall'IFRS 15 si specifica che la società non ha sostenuto costi di ottenimento o di esecuzione del contratto con il cliente. La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività derivanti da contratti con i clienti:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Crediti per contratti con i clienti inclusi nei "Crediti commerciali non correnti/correnti"	140.118	86.731	53.387
Crediti per contratti classificati nei "Diritti concessori correnti/non correnti"	3.150.353	3.303.596	(153.243)
Attività da contratto	125.116	112.672	12.444

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato ma non ancora fatturato alla data di chiusura del periodo con riferimento ai contratti con i clienti. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

Valori in migliaia di euro

31.12.2021	Attività da contratto
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	40.057
Altre variazioni	(27.613)
Totale Variazione	12.444

Informazioni sulle rimanenti obbligazioni di fare

La tabella seguente presenta i ricavi che si prevede di rilevare in futuro in relazione alle obbligazioni di fare non adempiute (o parzialmente adempiute) alla data del presente documento.

Valori in migliaia di euro

Denominazione	2022	2023	2024	2025	2026-2031
Nuove Opere e Manutenzioni Straordinarie	2.130	2.510	3.058	3.899	29.441
Manutenzione Ordinaria	667	783	798	834	5.815

Si segnala che tali obblighi di fare derivano dall'aggiornamento del Piano Industriale 2022-2031 e dei dati previsionali del Piano Economico Finanziario.

5 Altri ricavi

Gli Altri ricavi, pari a 57.722 mila euro, sono rappresentati da componenti economiche non direttamente afferenti all'attività caratteristica della Società, ma accessorie alla stessa. Si compongono come di seguito illustrato:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021	31.12.2020*	Variazione
Locazioni beni strumentali e pertinenze SS e AS	1.410	1.365	44
Penali attive	3.554	2.259	1.295
Rimborsi assicurativi	5.356	5.334	22
Proventi diversi	42.403	14.781	27.621
Totale	52.722	23.740	28.983

* Gli importi del 2020 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Le principali variazioni del periodo sono imputabili alle voci: (i) "Penali Attive", pari a 3.554 mila euro, che hanno subito un incremento di 1.295 mila euro, derivanti principalmente dall'applicazione di penali su ritardi nell'ultimazione lavori e (ii) "Proventi diversi", pari 42.403 mila euro e che hanno subito un incremento di 27.621 mila euro imputabile, per 15.244 mila euro come variazione positiva derivante dalle rettifiche di alcune partite fornitori, prescritte e non più dovute, relative ad esercizi precedenti e quantificate a seguito di una puntuale attività di circolarizzazione dei fornitori effettuata nell'ambito del progetto d'implementazione del nuovo sistema contabile SAP 4/HANA e per 8.920 mila euro, all'incasso da Reale Mutua di Assicurazioni per l'escussione della cauzione definitiva, a copertura degli oneri dei danni subiti da Anas S.p.A. a causa dell'inadempimento contrattuale della Carena S.p.A. Impresa di costruzioni.

6 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Materie prime e di consumo	6.359	6.428	(69)
Carbolubrificanti e combustibili	6.571	5.190	1.381
Totale	12.930	11.618	1.312

La voce in esame accoglie i costi sostenuti per l'acquisto di materie prime e di consumo nonché i costi sostenuti per l'acquisto di carbolubrificanti e combustibili per un importo pari a 12.930 mila euro, che risulta in linea con l'esercizio precedente.

7 Costi per servizi

La voce, pari a 2.254.858 mila euro, è così dettagliata:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Servizi propri			
Manutenzione ordinaria su beni propri e di terzi	11.902	10.876	1.026
Servizi di pulizia e di vigilanza	2.977	2.780	197
Servizi immobiliari e utenze	10.338	8.281	2.057
Assicurazioni	15.446	13.789	1.658
Altre spese	20.881	25.057	(4.176)
Consulenze tecniche e rimborsi spese	58	28	31
Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas	272.633	227.774	44.859
Lavori per opere sulla rete regionale	38.709	23.805	14.905
Oneri per contenzioso	34.624	(6.358)	40.981
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	1.847.290	1.411.859	435.431
Totale	2.254.858	1.717.890	536.968

La voce maggiormente significativa è rappresentata dai "Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale in gestione" ed è pari a 1.847.290 mila euro (di cui 8.789 mila euro relativi a lavori di competenza dell'ex FCG), che registra un incremento di 435.431 mila euro dovuto all'effetto netto:

- dei maggiori lavori di manutenzione straordinaria e nuove opere effettuati nell'esercizio su strade in gestione, pari a 426.173 mila euro;
- dei maggiori oneri, pari a 9.258 mila euro, derivanti dell'attualizzazione.

La voce "Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas", che presenta un saldo di 272.633 mila euro, comprende i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture stradali e autostradali

nella loro normale funzionalità e attengono alla manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, gli interventi di sicurezza e pulizia, la manutenzione della pavimentazione, lo sgombero neve, appaltati all'esterno, e presenta un incremento di 44.859 mila euro rispetto all'esercizio precedente. L'incremento di tale tipologia di costi è dovuta anche ad un incremento dei costi per illuminazione gallerie e rete viaria.

La voce "Oneri per contenzioso", pari a 34.624 mila euro, accoglie le spese legali, gli oneri per contenzioso non coperti dal Fondo e gli accantonamenti/rilasci di periodo del "Fondo rischi per Contenzioso". La variazione in incremento pari a 40.981 mila euro, è riferibile principalmente alla variazione della stima del contenzioso rispetto a quella registrata nel precedente esercizio 2020, per effetto dell'evolversi dello stato dei contenziosi ancora in essere.

La voce "Lavori per opere sulla rete regionale" presenta un incremento di 14.905 mila euro, relativo ai maggiori costi sostenuti nell'anno 2021 per interventi sulla rete regionale.

8 Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2021	31.12.2020*	Variazione
Salari e stipendi	323.392	307.520	15.873
Oneri sociali	102.827	96.784	6.043
Altri costi personale a ruolo	5.212	6.097	(885)
TFR dirigenti	1.773	1.402	370
TFR quadri e impiegati	16.864	15.614	1.250
Personale Autonomo e Collaborazioni			
Salari e stipendi	210	56	154
Oneri sociali	0	1	(1)
Altri costi del personale	6.528	1.637	4.892
Totale	456.807	429.112	27.695

* Gli importi del 2020 sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione.

Nel corso del 2021 la voce "Costo del personale" registra complessivamente un incremento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente di 27.695 mila euro, di cui 21.916 mila euro per l'incremento delle voci salari e stipendi (per 15.873 mila euro) e oneri sociali (per 6.043 mila euro). Tale incremento è riferibile: (i) all'impatto nel 2021 dell'entrata a regime dei rinnovi dei CCNL dipendenti e dirigenti (nell'anno 2020, invece, l'impatto era stato minore in quanto gli aumenti contrattuali sono stati corrisposti in maniera graduale attraverso più *tranche*), (ii) all'aumento della forza media impiegata nell'anno, soprattutto a Tempo Determinato, anche per effetto delle assunzioni autorizzate e finanziate dal Decreto Sostegni BIS, (iii) all'incremento dell'accantonamento delle ferie maturate ma non godute in conseguenza della situazione emergenziale COVID 19 che ha colpito il nostro paese nell'ultimo anno.

La voce "altri costi", inoltre, subisce un incremento per 4.892 mila euro imputabile ad un maggior accanto-

ramento del contenzioso giuslavoristico.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

Tipologia	2021	2020	Variazione
Dirigenti	159	147	12
Dipendenti	6.568	6.354	214
Totale	6.727	6.501	226

Nella tabella è incluso il personale a Tempo Determinato su Commessa lavori (268 unità FTE nel 2021).

9 Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Canoni per concessioni e per beni immobili	415	449	(33)
Canoni noleggio macchinari, attrezzature, hardware e software	585	746	(161)
Noleggio autovetture di servizio e automezzi	915	1.179	(264)
Totale	1.915	2.374	(459)

Al 31 dicembre 2021 la voce ammonta a 1.915 mila euro e accoglie anche i costi relativi ai leasing di breve termine (inferiori ai 12 mesi), i leasing di modesto valore (inferiori o pari a 10.000 euro), nonché i costi relativi ai pagamenti variabili non inclusi nella valutazione delle passività del leasing. La variazione in decremento di 459 mila euro è riferibile principalmente alla riduzione dei costi per noleggio di autovetture di servizio e automezzi, che sono stati oggetto di acquisto e quindi di rilevazione tra le immobilizzazioni materiali.

10 Altri costi operativi

La voce pari a 15.478 mila euro registra un incremento di 3.967 mila euro rispetto all'esercizio precedente e accoglie principalmente le altre imposte e tasse per 10.358 mila euro, la riattribuzione ad Anas del risultato di gestione dell'ex Fondo Centrale di Garanzia che nell'esercizio ammonta a 1.290 mila euro, e altri costi per 2.211 mila euro (contributi consortili, minusvalenze da alienazione, ecc.).

La voce "Altre imposte e tasse" include bolli relativi al Fondo Centrale di Garanzia per 26 mila euro.

11 Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	130.818	130.678	139
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	36.305	33.353	2.952
Totale	167.123	164.031	3.092

La voce pari a 167.123 mila euro include l'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali, pari a 130.818 mila euro, principalmente riferibile per 99.375 mila euro alla voce "Concessioni", il cui ammortamento è a quote costanti, in 16 anni, in base all'attuale durata delle convenzioni di concessione, l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali, pari a 36.305 mila euro, in lieve incremento rispetto al precedente esercizio.

12 Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore

La voce, al 31 dicembre 2021, registra un saldo positivo di 13.155 mila euro, principalmente imputabile al rilascio del Fondo IFRS 9 per le voci crediti commerciali verso clienti terzi e infragruppo. La variazione, pari a 36.735 milioni di euro, rispetto all'esercizio precedente è imputabile al decremento (per incassi e compensazioni avvenute nell'anno) del totale dei crediti commerciali verso clienti terzi e infragruppo che ha comportato il rilascio del fondo accantonato negli anni precedenti.

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	(13.155)	23.580	(36.735)
Svalutazione disponibilità liquide	7	(3)	10
Totale	(13.148)	23.577	(36.725)

Per il dettaglio delle voci che compongono il saldo si rimanda alla nota esplicativa 38.

13 Altri Proventi da partecipazioni

I proventi da partecipazioni al 31 dicembre 2021, pari a 6.601 mila euro, si riferiscono ai dividendi 2019 (pari a 3.375 mila euro) e 2020 (pari a 3.226 mila euro) della società collegata Traforo del Monte Bianco, erogati entrambi nel 2021.

14 Altri Proventi finanziari

Il dettaglio degli Altri proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Interessi attivi su c/c bancari e postali	4	13	(9)
Interessi attivi da Canone Strada dei Parchi	28.161	29.321	(1.160)
Interessi attivi diversi	1.668	1.052	617
Altri proventi finanziari	137	270	(133)
Utili su cambi	1.979	0	1.979
Totale	31.949	30.655	1.294

La voce presenta un saldo di 31.949 mila euro, composto principalmente dagli interessi attivi di competenza del periodo, pari a 28.161 mila euro dovuti dalla società Strada dei Parchi per effetto della rateizzazione del prezzo della concessione. L'incremento, rispetto all'esercizio precedente, pari a 1.294 mila euro, è dovuto principalmente alla voce utili su cambi pari a 1.979 mila euro imputabile alla rilevazione degli effetti cambio

sulle poste registrate in valuta Algerina e Qatarina.

La voce "Interessi attivi diversi" include per 1.386 mila euro proventi finanziari riferibili all'ex Fondo Centrale di Garanzia: interessi maturati nel periodo sulle rate delle società concessionarie (1.123 mila euro), sui certificati di deposito e sui c/c bancari (263 mila euro).

15 Oneri su partecipazioni

La voce presenta un saldo di 3.740 mila euro (5.158 mila euro al 31 dicembre 2020) e si riferisce all'adeguamento del valore della partecipazione posseduta in AIE per 3.700 mila euro a seguito del *test d'im-pairment*, all'adeguamento del valore della partecipazione posseduta in Autostrade del Lazio per 30 mila euro al fine di adeguare il valore di carico della stessa al relativo patrimonio netto contabile al 31 dicembre 2021 a seguito della messa in liquidazione della società e per 10 mila euro all'azzeramento del valore del consorzio CAIE a seguito dell'uscita nel 2021 di Anas dal consorzio stesso, come meglio dettagliato nella nota esplicativa 21, alla quale si rimanda.

16 Altri Oneri finanziari

Il dettaglio degli altri oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Interessi passivi su c/c bancari e postali	2.382	2.655	(273)
Altri interessi e oneri finanziari	14.488	3.724	10.764
Oneri finanziari verso altri	137	270	(133)
Interessi passivi da leasing	83	136	(53)
Perdite su cambi	914	2.286	(1.373)
Svalutazione altre attività finanziarie	9.826	166.558	(156.732)
Totale	27.830	175.629	(147.800)

Gli Altri oneri finanziari presentano un saldo di 27.830 mila euro con un decremento netto rispetto all'esercizio precedente, pari a 147.800 mila euro, principalmente quale effetto netto tra:

- la riduzione della voce "Svalutazione Altre Attività finanziarie", per 156.732 riferibile all'adeguamento del Fondo Svalutazione crediti verso la società Strada dei Parchi, effettuato nell'esercizio 2020, determinato per un importo pari alle perdite attese lungo tutta la vita del credito, come meglio dettagliato nella nota esplicativa 23 alla quale si rimanda. L'importo dell'adeguamento del Fondo svalutazione crediti per l'anno 2021 relativo all'attività finanziaria verso Strada dei Parchi è pari 9.854 mila euro;
- l'incremento della voce "Altri interessi e oneri finanziari", per 10.764 mila euro, relativi al maggior accantonamento dell'esercizio, rispetto al 2020, al fondo rischi e oneri inerenti la gestione finanziaria per pagamento di interessi passivi da sentenze;
- il decremento delle perdite su cambi per 1.373 mila euro, imputabili alla rilevazione degli effetti cambio sulle poste registrate in valuta Algerina e Qatarina.

17 Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

L'adozione del regime di consolidato consente ad Anas di compensare, ai fini IRES, la propria perdita fiscale con gli imponibili positivi trasferiti al consolidato dalle consolidate Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. e Anas International S.p.A..

Al 31.12.2021 Anas ha stimato una perdita fiscale ai fini IRES pari a 2.186.095 mila euro e un valore della produzione IRAP negativo, pertanto, non sono state contabilizzate imposte correnti, in linea con gli esercizi precedenti.

La voce "Imposte sul reddito" è pari ad 32 mila euro ed è composta dalle seguenti voci:

- Provento da Consolidamento fiscale QMU S.p.A.: 10 mila euro;
- Rettifiche da Consolidamento fiscale anni precedenti AIE S.p.A.: 22 mila euro.

Rispetto al precedente esercizio tale voce registra un decremento pari ad 60 mila euro.

Il consolidato del gruppo Anas chiude costantemente in perdita per effetto dell'applicazione in capo alla consolidante del regime di favore di cui alla Legge Speciale (art. 1, commi 86 e 87, della legge 23 dicembre 2005 n. 266). Detta norma, che stabilisce l'irrelevanza fiscale dei contributi in conto impianti e la deducibilità degli ammortamenti, consente ad Anas di chiudere costantemente in perdita fiscale con conseguente trasferimento della medesima al regime di tassazione di gruppo. Tale regime di favore ha mantenuto la sua validità anche dopo il passaggio ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, come precisato dall'Agenzia delle Entrate nella risposta del 15 luglio 2019 all'istanza di interpello presentato da Anas il 31 ottobre 2018.

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
IRAP			
IRES			
Imposte estere correnti			
Proventi da adesione cons. fiscale	(32)	97	(129)
Imposte differite e anticipate			
Imposte estere differite e anticipate			
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti			
Imposte accantonamenti e rilasci		(189)	189
Totale	(32)	(92)	60

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES nei due esercizi a confronto.

	31.12.2021		31.12.2020	
	€/000	%	€/000	%
Utile dell'esercizio	402		(168.764)	
Totale imposta sul reddito	32		92	
Utile ante imposte	369		(168.856)	
Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)	89	24%		24%
Minori imposte				
Rigiro deduzioni manutenzioni ex art. 107 TUIR	237.343		224.295	
Proventi da consolidato fiscale	32		(97)	
Rivalutazione partecipazione			910	
Dividendi da partecipazioni	6.271			
Altre variazioni in diminuzione	4.358.648		3.909.782	
Totale	4.602.294		4.134.890	
Maggiori imposte				
Accantonamento ai fondi	28.519			
Valutazione partecipazioni ex art. 4 dm 8/06/11				
Svalutazione partecipazioni	3.740		5.158	
Svalutazione diritti concessori				
Spese manutenzione ex art. 107 TUIR	272.633		227.774	
Ammortamenti	3.350		2.745	
Imposte indeducibili	5.651		4.838	
Altre variazioni in aumento	2.101.904		2.121.133	
Totale	2.415.798		2.361.647	
Totale imponibile IRES	(2.186.095)		(1.942.007)	
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	-		-	
IRAP				
Imposte estere				
Differenza su stima imposte anni precedenti				
Totale fiscalità differita				
Proventi da consolidato fiscale	32		92	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	32		92	

Nella tabella che segue, i dettagli del provento da consolidamento, non imponibile (ai fini IRES e IRAP), calcolato applicando l'aliquota vigente IRES del 24%, di cui all'art. 77 del TUIR, ai singoli imponibili, così come previsto dal regolamento di consolidamento vigente tra le parti.

Valori in migliaia di euro

Società	Imposta	Importo
AIE	IRES	-
QMU	IRES	10
Totale provento da consolidamento		10
Rettifiche provento da consolidamento anni precedenti	IRES	22
TOTALE PROVENTO POST RETTIFICHE		32
Rilascio Fondo Rischi		
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO		32

Si segnala che nel Consolidato Fiscale del Gruppo Anas non vi è stato trasferimento e compensazione di interessi passivi e risultati operativi lordi ai sensi di quanto previsto dall'art. 96, comma 14, del TUIR. Analogamente non vi sono stati trasferimenti di eccedenze di ACE ex. art. 6 del D.M. 14.03.2012.

A tale riguardo si informa che il Gruppo Anas con l'ultima dichiarazione di Consolidato Fiscale, cd. Modello CNM 2021 periodo d'imposta 2020, registrava una perdita complessiva di 7.438.603 mila euro.



VALLE D'AOSTA - STRADA STATALE 27 'DEL GRAN SAN BERNARDO', VIADOTTO LA CLUSAZ

18 Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2021 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

Valori in migliaia di euro	Fabbricati	Terreni	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	324.588	67.463	84.983	36.849	148.625	3.478	665.986
F.do amm.to	(122.353)	-	(20.749)	(31.546)	(119.228)	-	(293.877)
Consistenza al 01.01.2020	202.235	67.463	64.234	5.302	29.397	3.478	372.109
Investimenti	8.803	3	723	1.426	16.043	21	27.019
Ammortamenti	(17.263)		(3.880)	(1.341)	(10.868)		(33.353)
Alienazioni e dismissioni			(0)	(3)	(668)		(671)
Altri Movimenti	(8)		0		(24)		(32)
Riclassifiche costo storico	33		(115)		(33)		(115)
Riclassifiche Fondo	3.824		24	3	700		4.551
Totale variazioni	(4.612)	3	(3.248)	85	5.150	21	(2.601)
Costo storico	333.417	67.466	85.591	38.272	163.943	3.499	692.187
F.do amm.to	(135.794)	-	(24.605)	(32.885)	(129.396)	-	(322.679)
Consistenza al 01.01.2021	197.623	67.466	60.985	5.387	34.547	3.499	369.508
Investimenti	4.001	67	1.803	9.264	8.495	78	23.708
Passaggi in esercizio	4			18	0		23
Ammortamenti	(17.498)		(3.825)	(1.804)	(13.178)		(36.305)
Alienazioni e dismissioni					(468)		(468)
Altri movimenti	(3.050)				(42)		(3.092)
Riclassifiche Fondo	3.210		1	(3)	488		3.696
Totale variazioni	(13.332)	67	(2.020)	7.475	(4.705)	78	(12.437)
Costo storico	334.373	67.533	87.394	47.554	171.928	3.577	712.360
F.do amm.to	(150.082)	-	(28.429)	(34.692)	(142.086)	-	(352.289)
Consistenza al 31.12.2021	184.292	67.533	58.965	12.862	29.842	3.577	357.071
di cui attività per diritti d'uso (valori in migliaia di euro)	Fabbricati	Terreni	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	11.908	-	-	-	3.330	-	15.238
F.do amm.to	(4.794)	-	-	-	(897)	-	(5.691)
Consistenza al 01.01.2020	7.114	-	-	-	2.433	-	9.547
Investimenti (nuovi leasing)	5.445				95		5.540
Ammortamenti	(4.798)				(918)		(5.716)
Altri movimenti	(8)				(24)		(32)
Riclassifiche Fondo	3.830				27		3.857
Totale variazioni	4.469	-	-	-	(820)	-	3.649
Costo storico	17.345	0	0	0	3.401	0	20.746
F.do amm.to	(5.762)	0	0	0	(1.789)	0	(7.551)
Consistenza al 01.01.2021	11.583	-	-	-	1.613	-	13.195
Investimenti (nuovi leasing)	359				131		490
Ammortamenti	(4.887)				(945)		(5.832)
Altri movimenti	(3.050)				(42)		(3.092)
Riclassifiche Fondo	3.210				46		3.256
Totale variazioni	(4.368)	0	0	0	(809)	0	(5.177)
Costo storico	14.654	0	0	0	3.491	0	18.145
F.do amm.to	(7.439)	0	0	0	(2.687)	0	(10.126)
Consistenza al 31.12.2021	7.215	0	0	0	804	0	8.019

Fabbricati

La voce presenta un saldo di 184.292 mila euro, e accoglie il valore degli uffici tecnici e degli immobili di proprietà di Anas per 177.076 mila euro e il valore del diritto d'uso dei fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16 per 7.215 mila euro.

Gli investimenti effettuati nel 2021, pari a 4.001 mila euro, riguardano interventi di manutenzione straordinaria su immobili, di cui 359 mila euro relativi ai fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16. Gli ammortamenti del periodo sono pari a 17.498 mila euro, di cui 4.887 mila euro relativi ai Fabbricati rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

Terreni

Il valore dei terreni è pari a 67.533 mila euro ed è in linea con l'esercizio precedente.

Impianti e macchinari

La voce presenta un saldo di 58.965 mila euro e si riferisce prevalentemente alla dotazione impiantistica delle Strutture Territoriali dislocate sul territorio nazionale. La quota di ammortamento per l'anno 2021 è pari a 3.825 mila euro.

Attrezzature industriali e commerciali

La voce presenta un saldo di 12.862 mila euro e si riferisce ad attrezzature presenti nei Compartimenti per lo svolgimento di specifiche attività e presso la *branch* di Anas in Qatar. La quota di ammortamento per l'anno 2021 è pari a 1.804 mila euro.

Altri beni

La voce presenta un saldo pari a 29.842 mila euro, di cui 804 mila euro relativo al valore del diritto d'uso degli altri beni rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16. La voce accoglie principalmente il valore di mobili, macchine d'ufficio e autovetture acquistate dall'Anas e alle spese di manutenzione straordinaria inerenti immobili di terzi.

Gli investimenti del periodo, pari a 8.495 mila euro, di cui 131 mila euro relativi al valore del diritto d'uso degli altri beni rientranti nella fattispecie previste dall'IFRS 16, si riferiscono principalmente ai costi sostenuti per nuove acquisizioni (in particolare di autoveicoli da trasporto e automezzi), mentre gli ammortamenti del periodo sono stati pari a 13.178 mila euro, di cui 945 mila euro relativi ai beni rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

Nel corso del 2021 non si sono verificate variazioni della vita utile stimata dei beni. Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2021, le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

19 Attività immateriali

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

Valori in migliaia di euro

	Costi di sviluppo	Dir. di brev. Ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale
Costo storico	1.865	174.257	1.590.178	23.282	249.783	2.039.364
F.do amm.to	(1.761)	(143.826)	(298.303)	-	(85.991)	(529.882)
Consistenza al 01.01.2020	104	30.430	1.291.875	23.282	163.792	1.509.482
Investimenti		9.606		13.654	2.024	25.283
Passaggi in esercizio	139	3.360		(5.596)	2.212	115
Ammortamenti	(64)	(14.207)	(99.375)		(17.032)	(130.678)
Riclassifiche e svalutazioni costo storico				(12)		(12)
Riclassifiche e svalutazioni Fondo					(24)	(24)
Totale variazioni	75	(1.241)	(99.375)	8.045	(12.820)	(105.316)
Costo storico	2.004	187.222	1.590.178	31.327	254.019	2.064.750
F.do amm.to	(1.826)	(158.033)	(397.678)	-	(103.047)	(660.583)
Consistenza al 01.01.2021	178	29.189	1.192.500	31.327	150.972	1.404.167
Investimenti		9.522		16.585	2.167	28.274
Passaggi in esercizio		2.867		(9.398)	6.509	(23)
Ammortamenti	(64)	(14.020)	(99.375)		(17.358)	(130.818)
Alienazioni e dismissioni						-
Riclassifiche e svalutazioni Fondo					2	2
Operazioni straordinarie						-
Totale variazioni	(64)	(1.631)	(99.375)	7.187	(8.681)	(102.565)
Costo storico	2.004	199.612	1.590.178	38.513	262.694	2.093.001
F.do amm.to	(1.890)	(172.053)	(497.053)	-	(120.403)	(791.399)
Consistenza al 31.12.2021	114	27.559	1.093.125	38.513	142.291	1.301.602

Costi di sviluppo

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2021, ammonta a 114 mila euro. La quota di ammortamento per l'anno 2021 è pari a 64 mila euro.

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

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2021, è pari a 27.559 mila euro. Gli investimenti dell'esercizio, pari a 12.389 mila euro, sono costituiti principalmente dai costi relativi all'implementazione e parametrizzazione del programma AnasSAP (1.430 mila euro), dai servizi di manutenzione inerenti il piano pluriennale di sviluppo e integrazione dei sistemi informativi e dal sistema di servizi di digitalizzazione degli archivi tramite

sistema PDM (2.708 mila euro), nonché dall'acquisto di nuove licenze (8.251 mila euro). L'ammortamento dell'esercizio è pari a 14.020 mila euro. La durata degli ammortamenti è prevista in cinque anni in quote costanti.

Concessioni, licenze, marchi e diritti simili

La voce presenta un saldo di 1.093.125 mila euro, il cui valore è stato rilevato a seguito della mutata configurazione del Contratto di Programma 2016-2020, approvato a fine 2017, che rappresenta la definizione di un nuovo assetto concessorio per l'Anas. Nell'ambito del rapporto regolatorio tra Anas e il Ministero, la sottoscrizione del nuovo CdP ha rappresentato una nuova dotazione finanziaria costituita da risorse economiche finalizzate alla realizzazione di opere strutturali, di cui la gestione e il controllo spettano in via esclusiva all'Anas in qualità di unico concessionario, introducendo il corrispettivo parte servizi e il corrispettivo parte investimenti nell'ambito delle attività regolate, con valori definiti in un piano finanziario regolatorio, all'interno di un piano economico finanziario che definisce anche la disciplina delle attività accessorie.

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

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

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

L'ultima versione del Contratto di Programma aveva previsto il rinvio del modello di finanziamento del Corrispettivo Investimenti a partire dal successivo Contratto di Programma 2021-2025, con conseguente finanziamento degli investimenti per il 2019 e il 2020 esclusivamente mediante Contributo.

Relativamente agli aggiornamenti sul prolungamento della durata della concessione così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296, come noto nel 2020, il MEF, di concerto con il MIMS, avevano concordato di avviare un'istruttoria tecnica finalizzata all'estensione di 20 anni della durata dell'attuale Concessione.

Nel corso dei primi mesi del 2021 il Tavolo tecnico appositamente convocato e coordinato dal MIMS, relativo all'istruttoria sopra indicata, si è riunito più volte e, nell'ambito dei suoi lavori, ha sottoposto attraverso lo stesso ministero una richiesta di parere all'Avvocatura dello Stato riguardo la questione relativa alla possibilità di dare seguito all'estensione, a legislazione vigente, della durata dell'attuale concessione. Il 18 giugno 2021,

in risposta alla richiesta del MIMS, è stato rilasciato da parte dell'Avvocatura un parere che, nel ritenere da un lato impossibile procedere, alla luce della giurisprudenza europea in materia di concessioni autostradali, alla proroga diretta della concessione in questione sulla base della legislazione vigente, tuttavia, dall'altro, ha considerato astrattamente percorribile tale ipotesi, nel caso in cui fosse stato implementato un modello societario con separazione contabile tra attività pubblicitiche e privatistiche, previa acquisizione del parere dei competenti servizi della Commissione Europea.

Il 9 novembre 2021, è stato quindi pubblicato il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (cd. DL infrastrutture e trasporti), che tra le altre, sulla base di quanto disposto dall'art. 2 commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies, prevede in estrema sintesi:

- la costituzione di una società 100% MEF e in house MEF/MIMS, volta ad acquisire le partecipazioni di Anas in società concessionarie di autostrade statali a pedaggio con il mandato di gestire queste ed eventualmente altre concessionarie analoghe e, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, il trasferimento alla costituenda società delle funzioni e delle attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas stessa,
- e, conseguentemente, la permanenza in capo ad Anas della sola gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio, sulla base della concessione in essere,

rimuovendo, in prima analisi, tutti gli ostacoli relativi alla possibilità di estendere, in base alla richiamata normativa nazionale vigente, il periodo di riferimento della Concessione, primo tra tutti, la compatibilità, alla luce delle sue proprie peculiarità, con la relativa disciplina di respiro comunitario, riferita alle concessioni autostradali, pur in pendenza della verifica presso le competenti strutture UE al fine di ottenere la loro auspicata conferma in tal senso.

Tuttavia, il DL infrastrutture e trasporti, all'art. 2 commi 2-duodecies e 2-quaterdecies, ha apportato anche due importanti modifiche alla disciplina del Contratto di Programma (CdP):

- la cosiddetta "logica del Corrispettivo", introdotta come indicato precedentemente con il CdP 2016-2020, e conseguentemente presa a base per le valutazioni prospettiche a sostegno del valore patrimoniale societario di trasferimento di Anas in FS, viene esplicitamente eliminata, limitando così, di conseguenza, il criterio di finanziamento delle attività svolte dalla società al solo riconoscimento di contributi, e in parallelo,
- la percentuale degli oneri di investimento riconosciuta ad Anas a partire dal 1° gennaio 2022 viene ridotta al 9%.

In data 23 marzo 2022 è pervenuta ad Anas una lettera a firma del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, che ha rinnovato l'intenzione da parte del MIMS:

- di dare continuità alle interlocuzioni avvenute nell'ambito del Tavolo tecnico, completando l'istruttoria dedicata a valutare la possibilità di estendere di 20 anni della durata dell'attuale Concessione, ossia nel

limite massimo del 31 dicembre 2052, così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296, una volta acquisito il parere da parte delle competenti strutture della Comunità Europea;

- di dare avvio, alla luce del citato DL infrastrutture e trasporti, all'attività di revisione del Contratto di Programma per il periodo 2021-2025, rivedendo anche la parte normativa dello stesso onde adeguarla alla legislazione sopravvenuta e, in ogni caso, assicurando la sostenibilità economico-finanziaria di Anas in relazione all'attività in concessione. Più nel dettaglio, compatibilmente con la natura di diritto esclusivo e speciale ad essa attribuita dal predetto DL n. 121/2021 a detta attività, sarà definita l'entità del fabbisogno finanziario, da assicurare ad Anas secondo il meccanismo contabile della "contribuzione" che permetta il recupero del "costo economico-tecnico" relativo a tutte le attività svolte.

Alla luce di tutto quanto sopra descritto, la Concessione, al 31 dicembre 2021, è stata oggetto di verifica al fine di tenere conto degli impatti del DL Infrastrutture ha determinato nelle stime dei flussi finanziari attesi e dell'aggiornamento dei dati economici e finanziari a consuntivo e previsionali del Piano Economico Finanziario e del Piano Industriale di Anas 2022-2031. Ad esito dell'*impairment test* non sono emerse perdite durevoli di valore da riflettere in bilancio.

Qualora gli sviluppi, che nasceranno dalle interlocuzioni in atto anche con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.

La concessione viene ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e la quota di competenza del 2021 è pari a 99.375 mila euro.

Immobilizzazioni in corso e acconti

La voce, pari a 38.513 mila euro, è costituita:

- dai costi sostenuti per servizi di manutenzione evolutiva del sistema integrato SAP non ancora completati (12.808 mila euro di cui 10.255 mila euro per nuove acquisizioni effettuate nell'esercizio);
- dai costi del servizio di monitoraggio mezzi pesanti nella struttura territoriale di Trieste ancora in corso (2.450 mila euro);
- dai costi del personale interno sostenuti per commesse lavori, per le quali è in corso di ultimazione l'iter di finanziamento (20.749 mila euro);
- da investimenti per lavori effettuati sulla rete stradale e autostradale per i quali la copertura finanziaria è stata individuata nel Contratto di Programma (2.506 mila euro).

Altre immobilizzazioni immateriali

La voce, pari a 142.291 mila euro, è costituita da:

- 21.405 mila euro per impianti realizzati sulla Rete stradale e finanziati con fondi della Società;

- 120.886 mila euro per investimenti lavori effettuati sulla Rete stradale e autostradale per i quali la copertura finanziaria è stata individuata nel Contratto di Programma.

Nell'esercizio non si sono verificate variazioni della vita utile stimata delle attività immateriali.

Per le immobilizzazioni immateriali, tenendo conto degli indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero integrale del valore di carico delle attività immateriali (*impairment test*), la Società ha basato la verifica della recuperabilità su un approccio che tiene conto della somma dei flussi futuri generabili dall'intera Società, senza imporre la segmentazione per immobilizzazione/unità generatrice di cassa e il procedimento di attualizzazione. L'applicazione di tale metodo non ha evidenziato eventuali perdite di valore tali da rendere necessaria una rettifica delle immobilizzazioni immateriali.



UMBRIA - STRADA STATALE 318 'DI VALFABBRICA' (DIRETTRICE PERUGIA-ANCONA), VARO IMPALCATO VIADOTTO CALVARIO

20 Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto di seguito è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2021 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2020	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2021
Attività per imposte anticipate	205.475	(13.250)	-	-	192.225
Passività per imposte differite	205.475	(13.250)	-	-	192.225

Le imposte differite attive derivano principalmente dal disallineamento tra il valore contabile e fiscale relativo all'eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili finanziati con contributi in conto capitale e in conto impianti effettuata in sede di *First Time Adoption* (FTA) dei principi contabili internazionali, avvenuta nell'esercizio 2017, per un importo pari alle passività per imposte differite.

Le imposte differite passive derivano dall'effetto di alcune operazioni effettuate in sede di FTA principalmente riferibili a: rivalutazione di alcune partecipazioni, applicazione *fair value* ai crediti e debiti per lavori, alla rideterminazione e riclassifica del credito verso la società Strada dei Parchi.

21 Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2021 e 2020.

Valori in migliaia di euro

Partecipazioni in:	Valore netto	Valore netto
	31.12.2021	31.12.2020
Imprese controllate	367.167	370.867
Imprese collegate	344.491	344.521
Altre imprese	5	15
Totale	711.663	715.403

Il valore delle partecipazioni al 31 dicembre 2021 ammontano a 711.663 mila euro e subisce una variazione netta in diminuzione di 3.740 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020, che si riferisce: i) per 3.700 mila euro all'aggiornamento della valutazione della società *Anas International Enterprise*, a seguito delle risultanze del test di *impairment*, che ha comportato una svalutazione ulteriore rispetto a quanto effettuato negli esercizi precedenti, riflettendo il minor valore delle iniziative all'estero presso la Russia, ii) per 30 mila euro alla svalutazione effettuata sul valore della partecipazione di Autostrade del Lazio S.p.A. al fine di adeguare il valore di carico della stessa al relativo patrimonio netto contabile al 31 dicembre 2021, e iii) per 9 mila euro allo stralcio della partecipazione nel Consorzio CAIE.

Valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2020	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2021	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate								
Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	48.500						48.500	
Anas International Enterprise S.p.A.	5.500			(3.700)			1.800	41.800
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	15						15	
<i>decimi ancora da versare</i>	(11)						(11)	
Stretto di Messina (in liquidazione)	315.863						315.863	1.950
Anas Concessioni Autostradali S.p.A.	1.000						1.000	
	370.867	0	0	(3.700)	0	0	367.167	43.750
Partecipazioni in imprese collegate								
SITAF S.p.A.	160.989						160.989	
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	159.902						159.902	8.898
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	73.100						73.100	
<i>decimi ancora da versare</i>	(52.500)						(52.500)	
CAL-Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	2.000						2.000	
Autostrade del Lazio S.p.A. in liquidazione*	30			(30)			()	531
CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	1.000						1.000	
	344.521	0	0	(30)	0	0	344.491	9.429
Altre imprese								
CONSEL S.c.a.r.l.	1						1	
IDC - Italian Distribution Council S.c.a.r.l. (in liq.)	5						5	
CAIE - Consorzio Autostrade Italiane Energia	9			(9)			0	
	15	0	0	(9)	0	0	5	0
Totale partecipazioni	715.403	0	0	(3.740)	0	0	711.663	53.178

* posta in liquidazione a decorrere dal 10/11/2021 per effetto dell'entrata in vigore della Legge 9/11/2021, n. 156

Valori in migliaia di euro

	Valore Netto 31.12.2019	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2020	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/sottoscrizioni	Alienazioni/rimborsi	Svalutazioni/ripristini di valore	Ricalssifiche	Altri movimenti		
Partecipazioni in imprese controllate								
Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	48.500						48.500	
Anas International Enterprise S.p.A.	10.513			(5.013)			5.500	38.100
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	15						15	
<i>decimi ancora da versare</i>	(11)						(11)	
Stretto di Messina (in liquidazione)	315.712			151			315.863	1.950
Anas Concessioni Autostradali S.p.A.	1.000						1.000	
	375.729	0	0	(4.862)	0	0	370.867	40.050
Partecipazioni in imprese collegate								
SITAF S.p.A.	0				160.989		160.989	
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	159.902						159.902	8.898
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	73.100						73.100	
<i>decimi ancora da versare</i>	(52.500)						(52.500)	
CAL-Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	2.000						2.000	
Autostrada del Molise S.p.A. (in liquidazione)	24			759	(783)		0	0
Autostrade del Lazio S.p.A. (in liquidazione)	175			(145)			30	501
CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	1.000						1.000	
	183.701	0	0	614	160.206	0	344.521	9.399
Altre imprese								
CONSEL S.c.a.r.l.	1						1	
IDC - Italian Distribution Council S.c.a.r.l. (in liquidazione)	5						5	
CAIE - Consorzio Autostrade Italiane Energia	9						9	
	15	0	0	0	0	0	15	0
Totale partecipazioni	559.445	0	0	(4.248)	0	0	715.403	49.448

* posta in liquidazione a decorrere dal 10/11/2021 per effetto dell'entrata in vigore della Legge 9/11/2021, n. 156

Per le società che al 31 dicembre 2021 presentano un valore di carico superiore alla corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza della Società, sono stati predisposti i test di *impairment* per verificare se tali differenze esprimano delle perdite di valore potenzialmente durevoli ovvero se i benefici economici futuri attesi da tali partecipate siano in grado di sostenere i valori delle stesse, dai quali, ad eccezione di quanto sopra descritto in merito ad Anas International Enterprise S.p.A., ADL e CAIE non è emersa alcuna criticità tale da comportare ulteriori svalutazioni.

Nel prospetto che segue è riportato l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate e collegate con indicazione, tra le altre informazioni, delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2021 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

Valori in migliaia di euro

	Sede	Capitale sociale	Utile/(perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2021	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2021 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione	Roma	383.180	47	386.060	81,848%	315.982	315.863	(119)
Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	Roma	50.000	0	50.000	92,382%	46.191	48.500	2.309
Anas International Enterprise S.p.A.*	Roma	3.000	1.679	3.721	100%	3.721	1.800	(1.921)
Anas Concessioni Autostradali S.p.A.*	Roma	1.000	(50)	837	100%	837	1.000	163
Società controllate indirettamente								
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	Roma	1.000	0	1.000	1,50%	15	4	(11)
Partecipazioni in imprese collegate								
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	Prè Saint Didier (AO)	198.749	12.363	234.686	32,125%	75.393	159.902	84.509
SITAF S.p.A.*	Susa (TO)	65.016	25.715	416.144	31,746%	132.109	160.989	28.880
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	Roma	200.000	18.119	222.832	35%	77.991	20.600	(57.391)
CAL-Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.*	Milano	4.000	(129)	5.362	50%	2.681	2.000	(681)
Autostrade del Lazio S.p.A. in liquidazione****	Roma	350	(143)	45	50%	23	()	(23)
CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	Venezia	2.000	16.014	186.529	50%	93.265	1.000	(92.265)
Altre imprese								
CONSEL S.c.a.r.l.**	Roma	51	0	52	1%	1	1	(0)
IDC - Italian Distribution Council S.c.a.r.l. in liquidazione***	Roma	70	0	70	6,67%	5	5	0

* Valori al 31 dicembre 2020

** Valori al 30 settembre 2019

*** Valori al 31 dicembre 2019

**** posta in liquidazione a decorrere dal 10/11/2021 per effetto dell'entrata in vigore della Legge 9/11/2021, n. 156

Si fa presente che la controllata Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione non è stata classificata come AFS (IFRS 5) perché non rispetta i requisiti previsti dall'IFRS 5, in quanto non si ha un'alta probabilità che la sua dismissione si realizzi entro i 12 mesi.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società collegate:

Valori in migliaia di euro

	% di possesso	Totale Attività	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/ (Perdita)
Partecipazioni in imprese collegate						
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	32,125%	527.174	292.488	66.758	54.395	12.363
SITAF S.p.A.*	31,746%	1.713.797	1.297.653	159.654	133.939	25.715
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	35,000%	653.618	430.787	62.030	43.910	18.119
CAL-Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.*	50,000%	53.305	47.943	4.684	4.813	(129)
Autostrade del Lazio S.p.A.**	50,000%	984	939	5	148	(143)
CAV - Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	50,000%	744.510	557.981	154.383	138.368	16.014

* Valori al 31 dicembre 2020

** posta in liquidazione a decorrere dal 10/11/2021 per effetto dell'entrata in vigore della Legge 9/11/2021, n. 156

22 Diritti Concessori Finanziari non correnti e correnti

La voce pari a complessivi 3.153.118 mila euro (di cui 1.598.632 mila euro di natura corrente), si riferisce all'ammontare della produzione realizzata da Anas su strade in concessione in attesa di essere liquidata dai Ministeri o Enti di riferimento.

Principalmente l'importo si riferisce ad interventi finanziati da Convenzioni stipulate con Regioni ed enti locali per 844.735 mila euro, a interventi disciplinati dai contratti di programma a partire dal 2007 fino al CdP 2016-2020 per 855.491 mila euro, ad interventi previsti dai contributi pluriennali, delibere Cipe e Fondi Sviluppo e Coesione per 531.219 mila euro, a progetti comunitari per 81.149 mila euro, ad interventi rientranti nei 3 programmi Ponti e Viadotti e Sblocca Italia per 119.625 mila euro, ad interventi finanziati dai fondi Sisma e dal Fondo Infrastrutture per 501.329 mila euro, ad interventi finanziati con i fondi Piano per il sud per 99.344 mila euro, a interventi finanziati dalla Legge di Bilancio 2021 per 52.350 mila euro, ad interventi Cortina 6.865 mila euro e 7.459 mila euro sono relativi alla commessa Quadrilatero.

Rispetto all'esercizio precedente, la voce rileva un decremento di 150.478 mila euro. La variazione è principalmente imputabile all'incremento dei crediti esigibili generato dalla produzione di periodo (1.489.858 mila euro), al decremento determinato dagli incassi dell'esercizio (1.656.095 mila euro), all'effetto incrementativo delle poste valutative del periodo (15.760 mila euro).

L'importo si riferisce sia a costi sostenuti da Anas di cui è già stata predisposta la rendicontazione e la relativa richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia a costi sostenuti da Anas che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora oggetto di pagamento alle ditte appaltatrici.

I Diritti concessori finanziari sono oggetto di attualizzazione al tasso interno di rendimento del 3%, che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro per Anas. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo.

I Diritti concessori finanziari sono esposti, al 31 dicembre 2021, al netto del Fondo IFRS 9, pari a 93.195 mila euro. Tale fondo ha subito un incremento netto di 1.124 mila euro, a seguito dell'aggiornamento delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali.

La voce include 21.330 mila euro di Diritti concessori per lavori realizzati (Classificati negli "Altri crediti del FCG") che, in applicazione del principio contabile IFRIC 12, maturano al sostenimento dei costi per interventi lavori di competenza dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

23 Altre Attività finanziarie non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie al 31 dicembre 2021 a confronto con l'esercizio precedente:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2021			31.12.2020*			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri Contributi Ministero Economia e Finanze	0	-	0	0	4.566	4.566	0	(4.566)	(4.566)
Crediti per mutui Soc. Concessionarie	-	1.066	1.066	-	1.066	1.066	-	-	-
Concessioni Ex Art. 7 L. 178/02	563.487	180.159	743.647	591.161	117.826	708.987	(27.674)	62.333	34.659
Titoli di deposito a breve	-	68.000	68.000	-	74.851	74.851	-	(6.851)	(6.851)
Totale	563.487	249.225	812.712	591.161	198.309	789.470	(27.674)	50.916	23.242
Fondo svalutazione IFRS 9	(143.588)	(124.547)	(268.135)	(152.178)	(106.131)	(258.309)	8.590	(18.416)	(9.826)
Totale al netto del fondo svalutazione	419.899	124.679	544.578	438.983	92.178	531.161	(19.084)	32.501	13.417

La voce pari a 812.712 mila euro, al lordo del fondo IFRS 9, si riferisce principalmente:

- al credito lordo verso la Società Strada dei Parchi per la concessione in essere per l'autostrada A24 e A25 pari a 743.647 mila euro, (di cui 180.159 mila euro a breve pari al valore delle rate 2019 e 2020, quest'ultima fatturata nei primi mesi del 2021, e della rata 2021 pari a 55.859 mila euro). Il credito presenta un incremento per 34.659 mila euro (effetto netto fra il decremento del valore a lungo termine di 27.674 mila euro per la riclassifica della quota capitale del 2021 e l'incremento della quota a breve termine

di 62.333 mila euro per la rata di competenza dell'esercizio 2021 e per l'IVA fatturata sulla rata 2020);

- ai Titoli di deposito a breve per 68.000 mila euro, stipulati con le disponibilità dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

Il fondo svalutazione crediti, complessivamente pari a 268.135 mila euro, si riferisce per 267.440 mila euro alla stima delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi, tale fondo determinato con la stessa metodologia dello scorso anno, registra un incremento rispetto all'esercizio precedente di 9.854 mila euro, imputabile all'aggiornamento della EAD. In particolare, nel corso del precedente esercizio, il fondo è stato definito sulla base di una valutazione puntuale del credito in essere verso la concessionaria Strada dei Parchi, a seguito del mancato pagamento della rata concessoria del 2019 (scaduta a fine marzo 2020) che è stato considerato un indicatore di aumento del rischio creditizio. Nello specifico, per l'individuazione della classe di rating è stata svolta un'analisi basata sulla stima dell'*Interest Coverage Ratio* del debitore, dalla quale è emerso che il cluster da prendere in considerazione è il CCC/C, con un conseguente e significativo aumento della probabilità di default. Inoltre, al fine di valutare, la potenziale perdita del credito in modo da utilizzare la massima prudenza sono stati valutati tutti i potenziali scenari di recupero del credito.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è pari al 6% sia per la stima dei flussi, che per i parametri del tasso di attualizzazione, si è fatto riferimento alla Convenzione in essere tra Anas e la società Strada dei Parchi, nonché al D.L. 50 del 24 aprile 2017, convertito in Legge 96 del 21 giugno 2017, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, sicurezza antisismica delle Autostrade A24 e A25 e dell'emendamento previsto all'art. 9-tercies semel del d.l. n. 123/2019.



CALABRIA - STRADA STATALE 534 'DI CAMMARATA E DEGLI STOMBI'

24 Altre Attività non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività con evidenza della quota corrente e di quella non corrente:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2021			31.12.2020*			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti Finanziari Vs Stato e Concessionarie per Contenziosi	770.948		770.948	960.747		960.747	(189.800)		(189.800)
Credito per Contributo DL 24/2020 c.d. Rilancio	112.575	50.000	162.575	138.886	12.220	151.106	(26.311)	37.780	11.469
Credito per Contributo DL 73/2021 c.d. Sostegni-bis		30.172	30.172			-	-	30.172	30.172
Credito per Contributo DL 4/2022 c.d. Sostegni-ter	66.291		66.291			-	66.291	-	66.291
Crediti Vs Personale e Istituti Previdenziali		2.956	2.956		3.218	3.218		(262)	(262)
Crediti Verso Stato per contributi ad Enti Locali		85.626	85.626		59.463	59.463		26.163	26.163
Altri Crediti		30.609	30.609		31.475	31.475		(866)	(866)
Anticipi vari e Enti Vari		1.079.374	1.079.374		870.865	870.865		208.508	208.508
Altri crediti tributari		2.490	2.490		1.089	1.089		1.400	1.400
Totale	949.814	1.281.226	2.231.040	1.099.634	978.331	2.077.965	(149.820)	302.895	153.076
Fondo svalutazione IFRS 9	(1.674)	(16.135)	(17.809)	(1.913)	(16.315)	(18.229)	239	180	420
Totale al netto del fondo svalutazione	948.140	1.265.091	2.213.231	1.097.720	962.015	2.059.736	(149.580)	303.076	153.495

La voce "Altre attività" pari a 2.231.040 mila euro al lordo del fondo svalutazione, si riferisce principalmente:

- alle attività non correnti, per la copertura di contenziosi lavori probabili, per 770.948 mila euro relativi ad interventi finanziati con la modalità del contributo per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio extra costi rimane fuori dal perimetro di competenza Anas. Il decremento di tale voce, per 189.800 mila euro al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, è dovuto sia all'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso, sia agli incassi ricevuti da parte del Ministero per la Deflazione del Contenzioso per 45.389 mila euro. Le attività iscritte a fronte dei contenziosi lavori si riferiscono (i) per 52.205 mila euro alla quota di crediti per piani di rimborso ex Fondo Centrale di Garanzia destinata ai contenziosi dell'A2 del Mediterraneo, (ii) per 650.358 mila euro al credito relativo alle delibere Cipe 96/2002, Cipe 14/2004 e Cipe 95/2004 da destinare, ai sensi del DL 50/2017 convertito nella legge 96/2017, alla copertura di transazioni giudiziali e stragiudiziali con le imprese appaltatrici e (iii) per la restante parte ad economie e oneri d'investimento di commessa ancora da incassare e utilizzate per fronteggiare il contenzioso prospettico;

- al credito rilevato a fronte del contributo straordinario a compensazione dei minori incassi Anas previsto dall'art. 214 del DL 34 del 2020 (cd DL Rilancio) per complessivi 162.575 mila euro, di cui correnti 50.000 mila euro.

In particolare tale contribuzione è stata calcolata: (i) per l'integrazione canone art. 19 come differenza tra i ricavi di competenza del 2020 (complessivamente pari a 514.357 mila euro, di cui 526.413 mila euro fatturati mensilmente e 12.056 mila euro per il saldo del mese di Dicembre determinato sulla base dei dati previsionali ricevuti dalle concessionarie) e quanto previsto dal Contratto di Programma fra Anas e Stato per l'esercizio 2020 (pari a 677.300 mila euro), (ii) per il canone annuo comma 1020 come differenza fra il fatturato di riferimento 2019 (pari a 27.464 mila euro) e quanto stimato come ricavo per l'anno 2020 (pari a 19.374). Il tasso di attualizzazione utilizzato per il credito è pari al 1,70%, corrispondente al tasso fisso di indebitamento a medio/lungo termine.

Nello specifico in data 2 dicembre 2021 è stato emanato il decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Ministro dell'economia n. 488 in attuazione del comma 1, dell'articolo 214 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, con cui si è quantificato nell'importo complessivo di 170.697 mila euro il contributo al fine di compensare Anas S.p.A. della riduzione delle entrate relative all'anno 2020 e in data 22.12.2021 è stato emanato il decreto n. 856 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con il quale sono state impegnate le risorse finanziarie in favore di Anas a valere sul capitolo 1651 - piano gestionale 01 "Misure compensative da corrispondere ad Anas, per riduzione entrate 2020, a seguito riduzione circolazione autostradale" - (ed ai corrispondenti capitoli per gli anni futuri), dell'importo di 25.000.000,00 euro in conto competenza dell'esercizio 2021 e per gli esercizi futuri, di pari importo, fino all'anno 2026, e la somma di 20.696.772,23 euro in conto competenza dell'esercizio finanziario 2027.

Conseguentemente la variazione del periodo è imputabile, alla rimodulazione (tempo e importo) del rimborso del credito iscritto nell'esercizio precedente e alla rilevazione del reversal di competenza della quota di attualizzazione rilevata nel precedente esercizio.

Relativamente a tale contributo si segnala che Anas ha deciso di presentare all'Agenzia delle Entrate istanza di interpello al fine di ottenere la qualificazione ai fini IVA delle somme da corrispondere ad Anas ai sensi di quanto disposto dall'articolo 214. Tale necessità è sorta a seguito della pubblicazione in data 02.12.2021 del decreto attuativo n. 488 e in data 22.12.2021 del decreto di impegno delle somme da erogare ad Anas. La genericità delle definizioni contenute nei due provvedimenti sopra citati (articolo 214, commi 1 e 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 - cd. Decreto Ristori e decreto attuativo n. 488 del 2 dicembre 2021) che non specificano se gli importi in questione sono o no soggetti ad IVA, ha indotto Anas a presentare all'Agenzia delle Entrate apposita istanza di interpello chiedendo chiarimenti sul trattamento ai fini IVA da applicare alle somme riconosciute dallo Stato, infatti il decreto attuativo che quantifica gli importi spettanti ad Anas, si limita a qualificarli come "contributi", senza dare alcuna evidenza della componente IVA. Tale situazione di incertezza ha spinto Anas alla determinazione di proporre istanza di interpello prima dell'incasso delle somme previste dalla norma.

- al credito rilevato a fronte del contributo previsto dal DL 73/2001 c.d. Decreto Sostegno bis che prevede l'assegnazione ad Anas S.p.A. di 35,5 milioni di euro per l'anno 2021, al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale, trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana ad Anas S.p.A. Per tali finalità si prevede, inoltre, l'assunzione, negli anni 2021 e 2022, con contratti di lavoro a tempo determinato, di 370 unità di personale in possesso di alta specializzazione nei settori dell'ingegneria, dell'impiantistica, dell'elettrotecnica e della manutenzione delle infrastrutture stradali, per una spesa di 12,63 milioni di euro per l'anno 2021 e 25,258 milioni di euro per l'anno 2022. In particolare al 31/12/2021 Anas ha iscritto un credito pari a 30.172 mila euro, di cui 1.572 mila euro relativi all'assunzione di personale.
- al credito rilevato a fronte del contributo previsto dall'art. 24-bis del c.d. Decreto Sostegno ter per 66.291 mila euro che autorizza a favore di Anas S.p.A. la spesa di 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031, per la compensazione delle minori entrate derivanti dalla riduzione nell'anno 2021 della circolazione autostradale conseguente all'emergenza epidemiologica da COVID-19 e alla compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti da Anas S.p.A. per l'illuminazione pubblica delle strade nell'anno 2021. Entro il 15 aprile 2022 Anas S.p.A. invia al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili una rendicontazione delle minori entrate derivanti dalla riduzione della circolazione autostradale riferita in relazione all'articolo 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e all'articolo 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, al differenziale del livello della circolazione autostradale tra il 1° gennaio 2021 e il 31 dicembre 2021 e lo stesso periodo dell'anno 2019 e, in relazione all'articolo 19, comma 9-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, e integrate dall'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, agli importi previsti dal Contratto di programma tra Anas S.p.A. e lo Stato. Il credito è esposto al netto dell'onere d'attualizzazione (effettuata con un tasso di 1,70%), pari a 9.370 mila euro.
- agli "Anticipi vari a enti vari", per 1.079.374 mila euro, che hanno rilevato un incremento di 208.508 mila euro riferibile principalmente all'incremento di anticipi a fornitori garantiti per effetto dell'art. 207 comma 2 DL 34/2020 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 - Disposizioni urgenti per la liquidità delle imprese appaltatrici).

Il fondo svalutazione crediti è pari complessivamente a 17.809 mila euro e si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore della voce altri crediti.

Nella voce "Altri crediti" sono inclusi anche: (i) "Altri crediti verso società concessionarie FCG" per 657 mila euro, che accolgono principalmente gli interessi attivi maturati e ancora da incassare verso Strada dei Parchi relativi alle rate del Piano di Rimborso, (ii) "Ratei Attivi" del Fondo Centrale di Garanzia, pari a 90 mila euro, afferenti agli interessi maturati su certificati di deposito e (iii) i Crediti per ritenute d'acconto subite ex FCG, pari a 2.140 mila euro, sui c/c bancari e certificati di deposito del Fondo Centrale di Garanzia.

Di seguito la ripartizione delle altre attività non correnti e correnti per area geografica:

	Valori in migliaia di euro		
	Saldo al 31.12.2021	Saldo al 31.12.2020	Variazione
Nazionali	2.229.128	2.075.283	153.845
Altri Paesi	1.912	579	1.332
Totale	2.231.040	2.075.862	155.178

25 Crediti tributari

I crediti tributari ammontano, al 31 dicembre 2021, a 2.438 mila euro (al 31 dicembre 2020 erano pari a 13.271 mila euro) e sono relativi principalmente:

- per 1.428 mila euro a crediti Ires chiesti a rimborso.
- per 993 mila euro ai “Crediti per IRES da consolidamento a rimborso”, comprensivi degli interessi maturati pari a 20 mila euro, per la richiesta di rimborso relativa all’esercizio 2017 (consolidato 2018 per 394 mila euro), all’esercizio 2018 (consolidato 2019 per 244 mila euro) e all’esercizio 2019 (consolidato 2020 per 201 mila euro) e all’esercizio 2020 (consolidato 2021 per 133 mila euro). Si segnala che nel corso dell’esercizio sono stati incassati 11.214 mila euro (inclusi interessi) per il consolidato relativo agli esercizi 2015 e 2016.

26 Rimanenze

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle rimanenze:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Magazzino materiali	12.549	11.622	927
Fondo svalutazione materiali	(1.002)	(923)	79
Totale Rimanenze	11.547	10.699	848

Il valore delle rimanenze di magazzino, risultante dalla valorizzazione con il metodo FIFO, è pari a 11.547 mila euro (10.699 mila euro al 31 dicembre 2020). La consistenza delle giacenze risulta in linea con il precedente esercizio e deriva dall’ordinaria politica di acquisto e tenuta in giacenza del materiale soggetto a stock.

27 Attività per lavori in corso su ordinazione

Le attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 125.116 mila euro al 31 dicembre 2021, si riferiscono principalmente al valore delle opere realizzate su strade non in concessione ancora da incassare dagli enti competenti, e registrano un incremento di 12.444 mila euro rispetto all’esercizio precedente.

Le principali poste sono:

- 47.245 mila euro, l’importo dei costi complessivamente sostenuti per lavori su strade in concessione

degli Enti Locali in attesa di rimborso da parte del Ministero concedente;

- 74.579 mila euro, l’importo dei costi sostenuti per lavori su strade in gestione alle società concessionarie in attesa di rimborso da parte del Ministero concedente.

28 Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali non presentano saldi a medio/lungo termine, ma sono composti da sole voci correnti e sono così dettagliati

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2021	31.12.2020*	Variazione
Crediti ordinari	295.010	259.895	35.114
di cui Pubblica Amministrazione	47.414	71.618	(24.204)
Crediti verso società del gruppo	26.120	36.659	(10.539)
di cui verso Società Controllate	10.184	6.724	3.460
di cui verso Società Collegate	15.818	29.912	(14.095)
di cui verso Controllante	97	1	97
di cui verso altre Società del Gruppo FS	21	22	(1)
Altri crediti	10.302	15.856	(5.554)
Totale	331.432	312.410	19.022
Fondo svalutazione IFRS 9	(90.799)	(108.262)	17.463
Totale al netto del fondo di svalutazione	240.633	204.148	36.484

* Gli importi del 2020 sono stati riclassificati.

L’incremento della voce, per 19.022 mila euro, al lordo del fondo svalutazione, è determinato dall’effetto netto dei seguenti fattori:

- incremento dei crediti ordinari per 35.114 mila euro correlato principalmente all’effetto combinato:
 - della maggiore rilevazione di fatture da emettere per 51.211 mila euro a fronte dell’incremento dei ricavi per integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 e per il canone di concessione ai sensi del comma 1020 della L.296/06 del comma 1020, connessi all’incremento della circolazione auto stradale rispetto allo stesso periodo dell’esercizio precedente, e del mancato stanziamento di note di credito da emettere per 25.975 rispetto all’esercizio precedente durante il quale il traffico aveva registrato una significativa riduzione conseguente alle misure di contenimento e prevenzione dell’emergenza epidemiologica da COVID-19;
 - dei maggiori incassi ricevuti dai clienti sulle fatture emesse;
- decremento dei crediti verso società del gruppo per 10.539 mila euro, derivante principalmente dall’effetto combinato della riduzione dei crediti verso la collegata CAV-Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (18.841 mila euro) controbilanciato dall’incremento dei crediti verso la società controllata Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. (2.523 mila euro) e verso la società collegata Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. (4.613 mila euro).

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nel 2021, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti.

Valori in migliaia di euro

	Saldo al 31.12.2020	Utilizzi	Accantonamenti	Rilasci e altre variazioni	Saldo al 31.12.2021
Fondo svalutazione IFRS 9	(108.262)	3.488	-	13.974	(90.799)

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

Valori in migliaia di euro

	Saldo al 31.12.2021	Saldo al 31.12.2020*	Variazione
Nazionali	316.811	292.041	24.770
Paesi dell'area euro	437	492	(55)
Altri Paesi	14.183	19.877	(5.694)
Totale	331.432	312.410	19.022

* Gli importi del 2020 sono stati riclassificati.

29 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Nella tabella seguente si riporta la composizione di disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali	150.380	133.476	16.904
Assegni	133	135	(2)
Denaro e valori in cassa	116	74	42
Conti correnti di tesoreria	204.062	83.124	120.937
Disponibilità liquide FCG	33.620	13.646	19.974
di cui c/c tesoreria	13.037	13.037	-
Totale	388.311	230.455	157.856
Fondo svalutazione IFRS 9	(52)	(44)	(7)
Totale	388.259	230.411	157.848

Le disponibilità liquide della società, pari a 388.311 mila euro, al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, hanno subito un incremento di 157.856 mila euro principalmente riferibile alle maggiori disponibilità sui conti correnti di tesoreria.

È opportuno rilevare, inoltre, che per effetto di pignoramenti inerenti contenziosi con diversi fornitori al 31 dicembre 2021 sono indisponibili somme per 340.973 mila euro presso i conti correnti bancari e postali della Società. Tali liquidità sono temporaneamente indisponibili in funzione delle tempistiche di svincolo dei pignoramenti.

Si segnala altresì che presso l'istituto bancario MPS risultano vincolati 16.069 mila euro principalmente a

fronte del pegno relativo alle polizze fideiussorie stipulate per la commessa aperta in Algeria in relazione all'anticipo dovuto dal committente algerino.

I Depositi postali pari a 70.616 mila euro, sono costituiti dalla liquidità presente nei conti correnti postali presso le Poste Italiane, si precisa che le Strutture Territoriali gestiscono i conti correnti postali in cui confluiscono gli introiti delle infrazioni previste dal Codice della Strada che vengono periodicamente riversati allo stesso Ministero unitamente alle competenze maturate. I predetti conti correnti sono riflessi nel bilancio in contropartita dei debiti finanziari verso lo Stato.

I Depositi bancari in valuta, giacenti presso l'istituto bancario dell'Algeria (2.522 mila euro), presso l'istituto bancario del Qatar (5.759 mila euro) e presso l'istituto bancario Colombiano (160 mila euro) relativamente alle commesse avviate in tali paesi, sono stati iscritti al tasso di cambio di fine periodo.

La voce accoglie la "Cassa e disponibilità ex Fondo Centrale di Garanzia" pari a 33.620 mila euro, che si riferisce alle disponibilità presenti sulle Banche del Fondo Centrale di Garanzia. L'incremento del periodo, pari a 19.974 mila euro, fa riferimento principalmente all'incasso, nel mese di dicembre, delle rate dei piani di rimborso delle concessionarie SAT e SAV.

Il fondo svalutazione costituito a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 9, è pari a 52 mila euro, al 31 dicembre 2021, con un incremento di 7 mila euro rispetto al valore di confronto (44 mila euro al 31 dicembre 2020) per effetto delle maggiori giacenze presso i conti correnti bancari.

30 Patrimonio netto

Il Patrimonio netto è pari a 2.441.468 migliaia di euro, e le variazioni intervenute negli esercizi 2021 e 2020 sono riportate analiticamente nel prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto, all'inizio delle note di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2021, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 2.269.892.000 azioni ordinarie da nominali 1 (uno) euro cadauno, per un totale di 2.269.892 mila euro. A gennaio 2018 l'intero pacchetto azionario è stato trasferito dal MEF alla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., che è divenuta la Controllante dell'Anas S.p.A. e svolge attività di direzione e coordinamento.

Riserve

La voce Riserve, al 31 dicembre 2021, ammonta a 485.952 mila euro e comprende: i) la riserva legale pari a 4.425 mila euro, ii) la riserva straordinaria, pari a 267.371 mila euro, iscritta nel 2007 a seguito della scissione parziale dalla Fintecna S.p.A. del ramo d'azienda "Infrastrutture" con la quale è stata trasferita a titolo gratuito ad Anas S.p.A. la partecipazione nella società Stretto di Messina, iii) la riserva da trasferimento immobili ex Legge 662/96, pari a 284.859 mila euro, che accoglie principalmente il valore degli uffici tecnici e degli immobili trasferiti all'Anas per legge, iv) la riserva Adeguamento valori ex art. 7

L.178/02, pari a 122.875 mila euro, e v) l'iscrizione della Riserva L. 208/2015 comma 870 come apporto della nuova Concessione al 31 dicembre 2017, pari a 1.590.000 mila euro, nonché ulteriori effetti positivi e negativi emersi in sede di FTA pari a meno 1.783.578 mila euro.

Utili (perdite) portati a nuovo

Le perdite portate a nuovo, al 31 dicembre 2021, sono pari a 314.778 mila euro.

Risultato dell'esercizio

La società chiude con un utile dell'esercizio 2021 pari a 401.657 euro.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio netto:

Valori in migliaia di euro

Origine	Importi al 31.12.2021 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Possibilità di Utilizzo	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Coperture perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
Capitale Sociale	2.269.892	2.269.892		-				
Riserve di capitale:								
Riserva Straordinaria Rep 72342	267.371		267.371	A-B				
Riserva trasferimento immobili Ex L. 662/96	284.859	284.859		-				4
Differenze Ex. Art. 7L.178/02	122.875		122.875	A-B				0
Riserva First Time Adoption	(1.596.547)	(1.596.547)		-				
Legge 208/2015 Comma 870	1.590.000	1.590.000		-				
Riserva IFRS 9	(184.029)	(184.029)		-				
Riserve di utili:								
Riserva Legale	4.425		4.425	B				
Riserve per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(3.002)	(3.002)		-				
Utili (perdite) portati a nuovo	(314.778)	(314.778)		-				
TOTALE	2.441.066	2.046.395	394.671		0	0	0	4
A - Per aumento di capitale								
B - Per copertura perdite								
C - Per distribuzione ai soci								

31 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

Nella tabella seguente si riporta la composizione dei Finanziamenti:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Finanziamenti a medio/lungo termine			
Finanziamenti da banche	21.673	35.943	(14.270)
Finanziamenti a breve termine			
Finanziamenti da banche	731.556	596.102	135.454
Totale Finanziamenti	753.229	632.045	121.185

La voce, al 31 dicembre 2021, accoglie il debito residuo verso gli istituti di credito, pari a 753.229 mila euro (di cui 731.556 mila euro a breve termine). L'incremento netto, pari a 121.185 mila euro, rispetto al 31 dicembre 2020, è relativo principalmente a:

- riduzione degli scoperti di c/c e dei finanziamenti a breve termine per 147.013 mila euro controbi-lanciato dall'aumento dei debiti per contratti di factoring e per operazioni di confirming per 282.326 mila euro;
- decremento derivante dal rimborso, per euro 14.128 mila euro, delle rate sul finanziamento quin-quennale con Banco di Sardegna, inerente il valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione vigente con Tunnel Gest S.p.A..

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle altre passività finanziarie e delle altre attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie.

Valori in migliaia di euro

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	Saldo al 31.12.2020	Effetto da Rendiconto Finanziario	Effetti non monetari				Saldo al 31.12.2021
			Variazione area	Nuovi Leasing	Riserva CFH	Altro	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	632.045	121.185	0	0	0	0	753.229
Variazione delle altre attività finanziarie	(531.161)	(3.591)	0	0	0	(9.826)	(544.578)
Variazione delle altre passività finanziarie	740.237	(5.681)	0	(5.233)	0	0	729.323
Totale	841.120	111.913	0	(5.233)	0	(9.826)	937.975

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere sono i seguenti:

Valori in migliaia di euro

Creditore	Valuta	Tasso di Interesse Nominale	Anno di Scadenza	Importo Finanziamento	Valore Contabile al 31.12.2021
Banco di Sardegna	Euro	1%	2024	71.000	35.943

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2021 confrontata con il 31 dicembre 2020:

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
Posizione finanziaria netta	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(388.259)	(230.411)	(157.848)
Altre attività finanziarie correnti	(124.679)	(92.178)	(32.501)
Finanziamenti da banche	731.556	596.102	135.454
Altre passività finanziarie correnti	4.669	10.323	(5.654)
Diritti concessori finanziari correnti	(1.598.632)	(1.412.397)	(186.236)
Acconti per opere da realizzare correnti	576.735	430.478	146.257
Posizione finanziaria netta a breve	(798.610)	(698.083)	(100.527)
Altre attività finanziarie non correnti	(419.899)	(438.983)	19.084
Finanziamenti da banche a medio/lungo termine	21.673	35.943	(14.270)
Altre passività finanziarie non correnti	724.654	729.914	(5.260)
Diritti concessori finanziari non correnti	(1.554.486)	(1.891.199)	336.713
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.157.173	1.201.139	(43.966)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	(70.885)	(363.187)	292.303
Totale complessivo	(869.495)	(1.061.270)	191.775

La posizione finanziaria netta registra una variazione negativa di 191.775 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020. Tale variazione è essenzialmente correlata:

- all'incremento dei depositi bancari di 157.848 mila euro, per effetto delle maggiori disponibilità sui conti correnti bancari e postali e al contestuale incremento dei finanziamenti correnti da banche a breve per 135.454 mila euro, per effetto di maggiori scoperti di conto corrente e di maggior ricorso ai finanziamenti a breve termine;
- all'incremento delle altre attività finanziarie non correnti e correnti per complessivi 13.417 mila euro, principalmente riferite al credito verso Strada dei Parchi per la quota IVA della rata 2020 fatturata nei primi mesi del 2021 e per la quota capitale e interessi di competenza del 2021;
- al decremento netto di 150.478 mila euro dei Diritti concessori finanziari non correnti e correnti, quale effetto netto fra gli incassi dell'esercizio e l'incremento dei crediti per nuove iscrizioni;
- all'incremento netto di 102.291 mila euro degli Acconti ricevuti per opere da realizzare non correnti e correnti.

32 TFR e altri benefici ai dipendenti

La voce al 31 dicembre 2021 presenta un saldo pari a 28.206 mila euro, come di seguito illustrato:

<i>Valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2021	31.12.2020
Valore attuale obbligazione TFR	28.206	28.498

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

Riconciliazione valutazione IAS 19

<i>Valori in migliaia di euro</i>		
	31.12.2021	31.12.2020
Defined Benefit Obligation al 01/01	28.498	28.646
Service Cost	-	-
Interest Cost	153	208
Benefits paid	(1.036)	(1.147)
Transfers in/(out)	-	-
Expected DBO al 30/06	27.615	27.706
Actuarial (Gains)/Losses da esperienza	751	301
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi demografiche	-	-
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi finanziarie	(159)	490
Defined Benefit Obligation al 31/12	28.207	28.498

IPOTESI ATTUARIALI

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

Il modello attuariale di riferimento per la valutazione del TFR poggia su diverse ipotesi sia di tipo demografico che economico. Per alcune delle ipotesi utilizzate, ove possibile, si è fatto esplicito riferimento all'esperienza diretta della Società, per le altre si è tenuto conto della *best practice* di riferimento.

Si riportano di seguito le basi tecniche economiche utilizzate.

Riepilogo delle basi tecniche economiche

	31.12.2021	31.12.2020
Tasso annuo di attualizzazione	0,98%	0,34%
Tasso annuo di inflazione	1,75%	0,80%
Tasso annuo incremento TFR	2,81%	2,10%

Si specifica che:

- il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato desunto, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'indice Iboxx Corporate AA con duration 10+ rilevato alla data della valutazione. A tal fine si è scelto il rendimento avente durata comparabile alla duration del collettivo di lavoratori oggetto della valutazione;
- il tasso annuo di incremento del TFR come previsto dall'art. 2120 del Codice Civile, è pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali;
- il tasso annuo di incremento salariale applicato esclusivamente per le Società con in media meno di 50 dipendenti nel corso del 2006 è stato determinato in base a quanto comunicato dai Responsabili della Società.

Si riportano di seguito le basi tecniche demografiche utilizzate:

Riepilogo delle basi tecniche demografiche

Decesso	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO

Frequenze annue di turnover e anticipazioni TFR

	31.12.2021	31.12.2020
Frequenza anticipazioni	3,00%	3,00%
Frequenza turnover	1,00%	1,00%

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione del valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili. Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

Analisi di sensitività dei principali parametri valutativi

Valori in migliaia di euro

Tasso di turnover +1,00%	27.988
Tasso di turnover -1,00%	28.449
Tasso di inflazione +0,25%	28.610
Tasso di inflazione -0,25%	27.811
Tasso di attualizzazione +0,25%	27.570
Tasso di attualizzazione -0,25%	28.866

Service Cost e Duration

Service Cost pro futuro annuo	0,00
Duration del piano	9,8

Erogazioni future stimate

Valori in migliaia di euro

Anno	
1	2.464
2	1.586
3	1.542
4	1.910
5	1.617



33 Fondo per rischi e oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2021 dei fondi per rischi e oneri.

Valori in migliaia di euro

Fondi rischi ed oneri	31.12.2020	Acc. nti	Utilizzi	Rilasci ed altre variazioni	31.12.2021
Fondo rischi strade in concessione lavori	861.786	155.333	(24.928)	(245.468)	746.723
Fondo rischi contenzioso	412.417	41.011	(20.139)	(12.458)	420.831
Totale	1.274.203	196.344	(45.067)	(257.926)	1.167.554

La valutazione del fondo per rischi contenzioso alla data del 31 dicembre 2021 è frutto dell'aggiornamento del sistema informativo "ICA", della valutazione analitica della rischiosità del contenzioso, relativamente ai segmenti patrimoniale, responsabilità civile, giuslavoristico, nonché delle controversie concernenti i lavori su strade in concessione e non ad Anas e rapporti di concessione autostradali.

Il saldo della voce al 31 dicembre 2021 è pari 1.167.554 mila euro e si compone come di seguito illustrato:

- Il "Fondo rischi per strade in concessione lavori", pari a 746.723 mila euro, comprende tutti gli accantonamenti per contenziosi giudiziali e stragiudiziali relativi ai lavori, su strade classificate come statali o autostrade in concessione. In particolare, la Società rileva un accantonamento a fondo rischi "lavori" per 155.333 mila euro attribuibile:
 - alle nuove notifiche su cause giudiziali del 2021 per 71.562 mila euro;
 - all'aggiornamento dell'onere su cause giudiziali, a seguito dell'acquisizione di nuove informazioni (es. ctu) nel corso dell'evoluzione delle cause, per 51.864 mila euro;
 - all'aggiornamento del livello di rischio, rideterminato da possibile o remoto a probabile a seguito dell'acquisizione di nuove informazioni nel corso dell'evoluzione delle cause, per 20.284 mila euro;
 - all'aggiornamento dell'onere su riserve lavori stragiudiziali, per 11.623 mila euro.

Tale accantonamento trova la corrispondente contropartita nelle Altre attività per la relativa copertura di tale onere.

Nel corso dell'esercizio si rilevano utilizzi del periodo per 24.928 mila euro, inoltre sono intervenute variazioni in diminuzione per 245.468 mila euro prevalentemente attribuibili:

- all'aggiornamento dell'onere su cause giudiziali, a seguito dell'acquisizione di nuove informazioni (es. ctu) nel corso dell'evoluzione delle cause, per 83.990 mila euro;
- alla favorevole conclusione delle cause o all'aggiornamento del livello di rischio, rideterminato da probabile a possibile o remoto a seguito dell'acquisizione di nuove informazioni nel corso dell'evoluzione delle cause, per 161.478 mila euro.

La voce accoglie il "Fondo per rischi e Oneri ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 242.452 mila euro, che rappresenta il fondo appositamente costituito alla data di FTA a copertura dei contenziosi probabili ex Salerno Reggio Calabria (205.835 mila euro), incrementato dai successivi accantonamenti 2016 e 2017 (64.601 mila euro) al netto degli utilizzi progressivamente effettuati a valere sul fondo originario per la copertura dei contenziosi pagati (27.984).

- Il "Fondo rischi per contenzioso", pari a 420.831 mila euro, accoglie tutti gli accantonamenti non rientranti nella precedente categoria. In particolare, la Società rileva un accantonamento di periodo pari a 41.011 mila euro prevalentemente afferente:
 - Contenziosi RC per 10.847 mila euro;
 - Contenziosi lavori di natura risarcitoria per 23.087 mila euro (si segnala l'aggiornamento dell'onere, a seguito di intervenuta CTU, di una causa promossa per rescissione contrattuale da un appaltatore che ha comportato un aggiornamento di stima di circa 16 milioni di euro); Contenzioso Patrimoniale per 2.095 mila euro;
 - Contenzioso Giuslavoristico per 4.735 mila Euro.

Il Fondo subisce inoltre una variazione netta in decremento di 12.458 mila euro prevalentemente derivante dall'aggiornamento di stima delle onerosità potenzialmente stimate su Contenziosi lavori su strade EELL (11.154 mila euro), Contenziosi lavori per manutenzione ordinaria (364 mila euro) e Contenziosi con società Concessionarie (791 mila euro).

Gli utilizzi per 20.139 mila euro hanno interessato principalmente:

- Contenziosi RC per 13.668 mila euro;
- Interessi di mora su Contenziosi Lavori su strade in concessione per 2.983 mila euro;
- Contenzioso Giuslavoristico per 2.420 mila Euro;
- Contenziosi lavori su strade EELL, Ordinaria Manutenzione (M.O.) e su commesse estinte per 652 mila euro.

In merito all'attività del contenzioso del personale si comunica che al 31/12/2021 sono state introdotte 33 nuove cause rispetto al 31/12/2020 con un petitum presunto pari a circa 3,5 milioni di euro e un rischio valutato probabile. Si evidenzia rispetto all'anno precedente un aumento del rischio per contenzioso avente ad oggetto il diritto all'inquadramento superiore e al demansionamento.

A completamento delle informazioni rese con riferimento ai fondi per rischi e oneri, si segnala che essi non sono stati oggetto di attualizzazione in quanto non risulta possibile effettuare delle ipotesi sulla data di conclusione delle cause in essere, così come consentito dallo IAS 37 par 45.

34 Acconti per opere da realizzare non correnti e correnti

La voce pari a complessivi 1.733.908 mila euro (di cui correnti 576.735 mila euro) si riferisce alla quota di contributi già incassata da Anas a fronte di lavori ancora da eseguire.

Si tratta principalmente di acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L.178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vincolo di rendicontazione preventiva all'incasso.

A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi e interventi in corso di realizzazione che hanno generato ribassi d'asta ed economie in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti.

La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 sospesi negli esercizi fino al 2016 (82.188 mila euro).

La voce acconti per opere da realizzare rileva una variazione in aumento di 102.291 mila euro dovuta principalmente:

- all'incremento di opere totalmente finanziate non programmate alla chiusura dell'esercizio precedente di cui è stato avviato l'iter di approvazione nel corso dell'esercizio (3.400 mila euro);
- ai nuovi acconti generatisi nel periodo (452.610 mila euro);
- alla variazione dei reversal di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione di periodo (-3.572 mila euro);
- la restante parte si riferisce al decremento degli acconti dell'esercizio precedente per effetto della produzione realizzata nel corso dell'esercizio al netto dei relativi incassi.

La voce include 7.192 mila euro di Acconti per opere da realizzare di competenza dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

35 Altre passività finanziare non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione della voce alla fine dei due periodi a confronto.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso lo Stato per opere non eseguite	721.687	0	721.687	722.803	0	722.803	(1.116)	0	(1.116)
Debito verso CAV	0	0	0	0	4.566	4.566	0	(4.566)	(4.566)
Debiti finanziari IFRS 16	2.967	4.669	7.636	7.111	5.757	12.869	(4.144)	(1.088)	(5.223)
Totale	724.654	4.669	729.323	729.914	10.323	740.237	(5.260)	(5.654)	(10.914)

La voce Altre passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 729.323 mila euro, si riferisce ai debiti verso lo Stato per 721.687, principalmente relativi al valore dei finanziamenti incassati, negli esercizi precedenti, da Anas per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica pro-

grammazione, non è certa la realizzazione e quindi non sono state oggetto di attualizzazione, e alle passività finanziarie derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 (7.636 mila euro).

Nel corso dell'esercizio si evidenzia un decremento di 10.914 mila euro rispetto all'esercizio precedente, determinato oltre che dal decremento del debito verso la collegata CAV derivante dal pagamento del debito, anche dal decremento delle "Passività del Leasing", rappresentante il valore attuale dei pagamenti dovuti per il leasing non versati al 31 dicembre 2021 secondo l'applicazione prevista dall'IFRS 16.

36 Debiti commerciali non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione della voce alla fine dei due periodi a confronto.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Debiti verso fornitori	1.505.452	1.382.036	123.416
Debiti commerciali v/società del gruppo	93.229	141.852	(48.623)
Totale	1.598.681	1.523.888	74.794

La voce presenta un saldo pari a 1.598.681 mila euro, registrando un incremento dei debiti commerciali, pari a 74.794 mila euro, che è riconducibile a:

- incremento dei "debiti verso fornitori" per 123.416 mila euro dovuto principalmente ai maggiori stanziamenti lavori effettuati al 31 dicembre 2021;
- decremento "debiti verso società del gruppo" per 48.623 mila euro, imputabile principalmente all'effetto combinato della riduzione dei debiti verso le società controllate Quadrilatero Marche Umbria (53.341 mila euro) e Anas International Enterprise (2.637 mila euro) controbilanciato dall'incremento dei debiti verso le società collegate CAV-Concessioni Autostradali Venete S.p.A. (1.268 mila euro) e Autostrada Asti-Cuneo S.p.a. (4.423 mila euro);

Si rileva che il valore in bilancio dei Debiti commerciali approssima il relativo *fair value*.

La voce "Debiti verso fornitori ex Fondo Centrale di Garanzia" pari a 3.921 mila euro, si riferisce principalmente ai debiti per fatture ricevute e da ricevere (34 mila euro) e ai debiti per ritenute infortuni accantonate (3.887 migliaia di euro) relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.

37 Altre passività non correnti e correnti

La voce è composta da debiti e da altre passività correnti di natura non commerciale, né finanziaria. La composizione della voce è illustrata nella seguente tabella:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2021		31.12.2020		Variazione	
	Non Correnti	Correnti	Non Correnti	Correnti	Non Correnti	Correnti
Acconti su commesse da cliente	-	87.120	-	94.578	-	(7.458)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza soc.	-	41.878	-	40.876	-	1.002
Debiti tributari	-	15.481	-	20.229	-	(4.747)
di cui Debiti per IVA	-	-	-	4.487	-	(4.487)
Debiti verso personale	-	32.976	-	31.437	-	1.539
Debiti per contributi a favore Soc. Concessionarie	-	322.514	-	399.292	-	(76.778)
Altri debiti	-	96.916	-	96.213	-	702
Totale	0	596.885	0	682.625	0	(85.740)

Le altre passività correnti presentano un saldo di 596.885 mila euro e registrano un decremento di 85.740 mila euro. La voce accoglie:

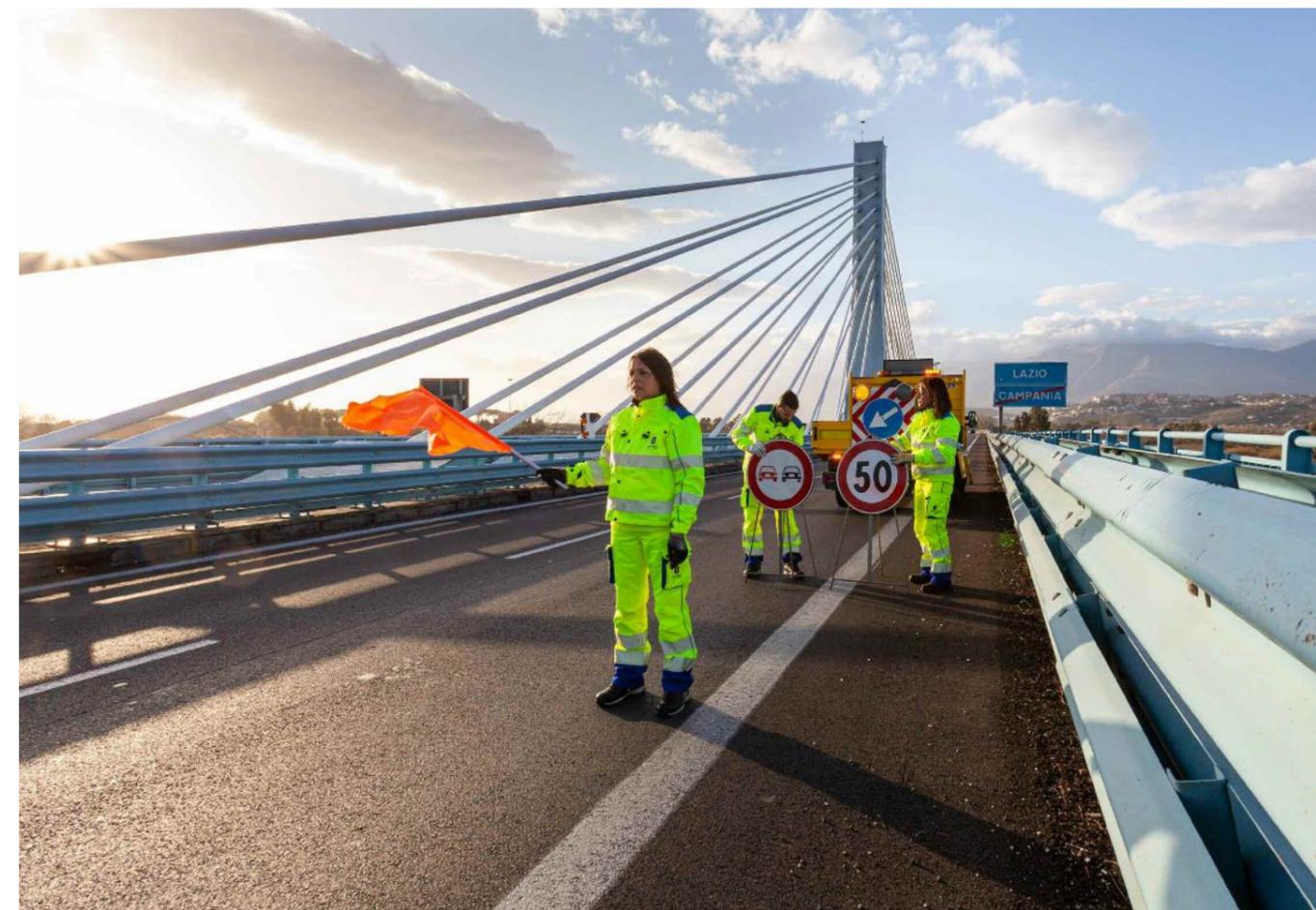
- acconti su commesse per 87.120 mila euro relativi a finanziamenti incassati negli esercizi precedenti per opere, non ancora realizzate, su strade in concessione degli Enti Locali per 11.641 mila euro e per contributi a favore di società concessionarie per 75.394 mila euro;
- debiti verso istituti previdenziali, pari a 41.878 mila euro, che registrano un incremento di 1.002 mila euro;
- debiti tributari, pari a 15.481 mila euro, relativi principalmente ai debiti per ritenute fiscali sui redditi da lavoro dipendente;
- debiti verso il personale, pari a 32.976 mila euro, che registrano un incremento di 1.539 mila euro;
- debiti per contributi a favore di società concessionarie autostradali pari a 322.514 mila euro, relativi a finanziamenti ricevuti dai Ministeri;
- altri debiti, per 96.916 mila euro, con un incremento di 702 mila euro rispetto all'esercizio precedente si riferiscono per 22.677 mila euro a debiti per contributi a favore degli enti locali.

38 Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società.



STRADA STATALE 7 VAR 'VARIANTE FORMIA GARIGLIANO', PONTE SUL FIUME GARIGLIANO TRA LAZIO E CAMPANIA

RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società. Per il rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità gestita a livello accentrato dalla Capogruppo che definisce:

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

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, per categoria e per controparte. Per i dettagli relativi al valore lordo e al fondo svalutazione, si rimanda ai paragrafi delle rispettive voci di bilancio.

Valori in migliaia di euro

	Pubblica Amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	31.12.21
Crediti commerciali correnti e non correnti	87.321	253.934	0	24.494	365.748
Altre attività correnti e non correnti	1.068.788	1.020.541	0	123.902	2.213.231
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.153.118	544.578	0	0	3.697.696
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	388.259	0	388.259
Totale attività finanziarie	4.309.227	1.819.053	388.259	148.396	6.664.935

Valori in migliaia di euro

	Pubblica Amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del gruppo	31.12.20
Crediti commerciali correnti e non correnti	94.599	186.997	0	35.224	316.820
Altre attività correnti e non correnti	1.066.317	836.937	0	156.481	2.059.736
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.308.158	526.599	0	0	3.834.757
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	0	0	230.411	0	230.411
Totale attività finanziarie	4.469.075	1.550.533	230.411	191.705	6.441.724

Le tabelle seguenti forniscono la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, raggruppate per scaduto:

Valori in migliaia di euro

	31.12.2021					
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	3.826.932	-	-	374.948	210.338	4.412.219
Fondo Svalutazione	2.557	-	-	2.411	98.024	102.991
Pubblica Amministrazione (netto)	3.824.375	-	-	372.537	112.315	4.309.227
Società del Gruppo	133.959	-	-	12.553	3.594	150.106
Fondo Svalutazione	85	-	-	8	1.617	1.711
Società del Gruppo (netto)	133.874	-	-	12.544	1.977	148.396
Clienti Terzi	1.832.433	180.159	-	54.015	117.882	2.184.489
Fondo Svalutazione	150.632	123.853	-	8.990	81.961	365.436
Clienti Terzi (netto)	1.681.801	56.307	-	45.025	35.921	1.819.053
Istituti Finanziari	388.301	-	-	-	10	388.311
Fondo Svalutazione	42	-	-	-	10	52
Istituti Finanziari (netto)	388.259	-	-	-	-	388.259
Totale attività finanziarie	6.028.310	56.307	-	430.107	150.212	6.664.935

Valori in migliaia di euro

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

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

Valori in migliaia di euro

31.12.2021						
FVTPL	FVOCI		COSTO AMMORTIZZATO			Totale
	12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired		
da AAA a BBB-	-	-	4.424.578	367.789	213.933	5.006.300
da BB a BB+	-	-	1.216.302	-	124.553	1.340.855
da B a CCC	-	-	27.158	-	8.712	35.870
da CC a C	-	-	8.454	743.647	-	752.101
D	-	-	-	-	-	-
Valori Contabili Lordi	-	-	5.676.492	1.111.436	347.197	7.135.125
Fondo Svalutazione	-	-	14.323	269.821	186.047	470.190
Valore Netto	-	-	5.662.169	841.615	161.151	6.664.935

Valori in migliaia di euro

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

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

Valori in migliaia di euro

	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	Totale
Saldo al 31.12.2020	15.319	262.835	198.843	476.997
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	64	1.148	8.258	9.469
Attività finanziarie rimborsate	(1.060)	2.869	(17.569)	(21.497)
Nuove attività finanziarie acquisite	-	8.706	-	8.706
Utilizzo Fondo	-	-	(3.485)	(3.485)
Saldo al 31.12.2021	14.323	269.821	186.047	470.190

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica la presenza di linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto del proprio modello di funzionamento (basato principalmente sull'incasso di contributi pubblici) e dalla possibilità derivante dalla propria attività caratteristica di avere accesso alle fonti di finanziamento bancarie. I finanziamenti sono quasi tutti a breve termine.

Al 31 dicembre 2021 la Società aveva linee di credito pari a complessivi 1.433,5 milioni di euro, di cui 1.397,5 milioni di euro a breve termine (utilizzate nella misura di 621,5 milioni di euro) e 36 milioni di euro a medio/lungo termine.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

Valori in migliaia di euro

31.12.2021	Valore Contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	753.229	753.229	7.117	724.439	14.413	7.260	0
Passività del leasing	7.636	7.636	2.334	2.334	742	2.225	0
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	0	0		0			0
Altre Passività Finanziarie	721.687	721.687					721.687
Debiti finanziari non derivati	1.482.553	1.482.553	9.451	726.774	15.154	9.486	721.687
Debiti commerciali	1.598.681	1.598.681	0	1.598.681	0	0	0
Totale passività finanziarie	3.081.234	3.081.234	9.451	2.325.455	15.154	9.486	721.687

Valori in migliaia di euro

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

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro i 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni:

Valori in migliaia di euro

31.12.2021	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	753.229	731.556	21.673	-
Passività del leasing	7.636	4.669	2.967	-
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	-	-	-	-
Altre Passività Finanziarie	721.687	-	-	721.687
Debiti finanziari non derivati	1.482.553	736.225	24.640	721.687
Debiti commerciali	1.598.681	1.598.681	-	-

Valori in migliaia di euro

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

RISCHIO DI MERCATO

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

La Società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione delle società a tale rischio entro livelli accettabili, ottimizzando, al tempo stesso, il rendimento degli investimenti.

Tale rischio è, inoltre, declinato nelle seguenti componenti: rischio di tasso di interesse e rischio di cambio sotto dettagliati.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- a) rischio di *cash flow*: che è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati ad un tasso di interesse di mercato.
- b) rischio di *fair value*: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato.

In presenza di una esposizione finanziaria di breve periodo, si ritiene tale rischio possa principalmente incidere sulla misurazione delle poste derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12.

Sensibilità al tasso d'interesse

Nell'esercizio 2021 se i tassi di interesse fossero stati in media più alti (o più bassi) di 50 *basis point*, mantenendo costanti tutte le altre variabili e senza considerare le disponibilità liquide, il risultato ante imposte avrebbe recepito una variazione negativa (positiva) fino ad un massimo di 5 milioni (7 euro milioni - negativa/positiva - per il conto economico dell'esercizio 2020).

La seguente tabella illustra la sensibilità a una variazione ragionevolmente possibile dei tassi di interesse sulle attività finanziarie e gli acconti correlati alle poste sotto IFRIC 12.

Valori in migliaia di euro

	Incremento/decremento dei punti base 2021	Effetto sull'utile ante imposte €/000
Attività finanziarie e Acconti da IFRIC 12	-0,50%	5.397
	+0,50%	-5366

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

RISCHIO DI CAMBIO

La Società è principalmente attiva nel mercato Italiano, e comunque in paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

39 Passività e attività potenziali

Oltre a quanto già evidenziato nella Nota esplicativa 33 Fondi per Rischi e Oneri, di seguito si specificano gli altri impegni e rischi non risultanti dalla situazione patrimoniale.

Anas è convenuta in numerosi giudizi, civili e amministrativi, in genere collegati al normale svolgimento delle sue attività. Allo stato attuale, tutti gli accantonamenti relativi a contenziosi in essere ritenuti probabili sono stati accantonati nel fondo rischi e oneri, ma bisogna tenere in considerazione i numerosi procedimenti giudiziari in corso, per i quali, anche in base alle indicazioni dei legali e dei responsabili

dei procedimenti lavori, non è possibile determinare in maniera oggettiva se e quali oneri possano scaturire a carico della società, ma non si possono escludere, ad oggi e in via assoluta, esiti sfavorevoli le cui conseguenze potrebbero consistere, oltre che nell'eventuale risarcimento dei danni, nel sostenimento di oneri connessi ad appalti con terzi, alla responsabilità civile, all'utilizzo del patrimonio aziendale.

In relazione alle passività potenziali non lavori ritenute "possibili", relativamente ai segmenti patrimoniale, responsabilità civile, giuslavoristico, nonché alle controversie concernenti lavori su strade non in concessione Anas e rapporti di concessione autostradali, si precisa che la valutazione dell'onere futuro è pari a 503 milioni di euro (441 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

In relazione alle passività potenziali per quanto attiene al contenzioso giudiziale lavori risultano presenti numerose richieste definite potenzialmente "possibili". L'importo del *Petiturum* di richiesta ammonta complessivamente a circa 936 milioni di euro, e in base alle valutazioni acquisite è ipotizzabile un onere futuro pari a circa 461 milioni di euro (432 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

ARBITRATI

Arbitrati con *General Contractor*

Allo stato non sussistono procedimenti arbitrali pendenti che coinvolgono Anas e Contraenti Generali, ma sono pendenti davanti alle Autorità giudiziarie alcuni procedimenti di impugnazione dei lodi arbitrali emessi nei confronti di Anas.

- 1) Rispetto ai contenziosi con *General Contractor*, per i rilevanti effetti economici connessi a livello societario si segnala la favorevole sentenza n. 8741/2020, pubblicata il 17.06.2020 pronunciata dal Tribunale di Roma a conclusione del giudizio N.R.G. 36810/2016.

Il procedimento promosso dalla società SIS S.c.p.A., Contraente Generale per la progettazione e realizzazione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria Macrolotto II, Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1° delle norme CNR/80 dal km 108,000 (Viadotto Calore) al km 139,000 (Svincolo di Lauria Nord incluso)", ha ad oggetto n. 50 riserve iscritte nella contabilità dell'appalto.

Con la sentenza indicata, la Sez. Specializzata del Tribunale di Roma, ha rigettato integralmente la domanda attorea ad eccezione di una minima parte della riserva n. 21 (per 90 mila euro), condannando la società attrice al pagamento delle spese di giudizio per complessivi 290 mila euro, oltre Iva e Cpa e spese di CTU.

Oltre ai fondamentali approdi cui giunge la pronuncia in ordine agli istituti del *general contractor*, dell'onere probatorio gravante nei confronti dell'attore e della *mutatio libelli*, la sentenza offre spunti di riflessione anche sotto il profilo della condanna per lite temeraria ex art. 96 c.p.c. L'azione intentata da SIS, infatti, è stata riconosciuta sotto molteplici profili manifestamente in contrasto con le disposizioni contrattuali e gli Atti di Sottomissione e/o Perizie di Variante, ove avevano già trovato soddisfazione

molte delle riserve coltivate in giudizio.

In data 30.07.2020 è stato proposto appello dinnanzi alla Corte d'Appello di Roma, con N.R.G. 4334/2020, IIa sezione, con richiesta di parziale riforma della pronuncia (*petiturum* pari ad euro 300 milioni e un livello di rischio "Remoto").

A fronte dell'istanza di anticipazione dell'udienza promossa da controparte e accolta dal Collegio, l'udienza di prima trattazione della controversia è stata fissata all' 11/01/2022. Successivamente a tale udienza, il Collegio respingendo le istanze istruttorie formulate dalla parte appellante ha rinviato la causa all'8.03.2023 per la precisazione delle conclusioni.

- 2) Grandi Lavori Fincosit (GLF) affidataria dei "lavori di ammodernamento e adeguamento dell'autostrada A3 al tipo AVA delle norme CNR/80 dal km 139,000 al km 148,000 - macro lotto 3°, parte 1°", ha agito per il riconoscimento di n. 32 riserve iscritte e confermate in occasione del Sal n. 37 del 30.06.2016 per lavori a tutto il 30.04.2016 oltre accessori. Il contenzioso, affidato all'Avvocatura Generale dello Stato, ammonta ad euro 388 milioni di euro, con un onere associato pari a 42,8 milioni di euro e un livello di rischio "probabile" come da indicazioni del difensore.

Con ordinanza del 17 dicembre 2019 il Tribunale Civile di Roma, tuttavia, ha rimesso sul ruolo istruttorio la causa disponendo la rinnovazione della CTU. In data 11.01.2021 l'Avvocatura Generale dello Stato ha comunicato il deposito da parte dei periti dell'istanza di proroga dei termini per il deposito della bozza di consulenza tecnica.

In data 22.02.2021, in sede di udienza il G.I. ha concesso proroga fino al 3.5.2021 per la trasmissione alle parti di un elaborato peritale provvisorio; termine perentorio al 30.5.2021 per le osservazioni di parte sulla relazione; termine fino al 20.6.2021 per il deposito da parte dei ctu della relazione peritale, delle osservazioni delle parti e di una nota concernente la valutazione sulle stesse. Nel provvedimento di proroga, il G.I. ha fissato al 6.7.2021 l'udienza per l'esame della consulenza tecnica e l'udienza dell'11.10.2021 per la precisazione delle conclusioni.

In data 30.06.2021 i periti hanno depositato la perizia definitiva riconoscendo in favore dell'attrice un importo complessivo pari a 39,83 milioni di euro, di cui 37,33 a titolo di anomalo andamento e 2,5 a titolo di riserve.

In data 11.10.2021 si è celebrata l'udienza di precisazione delle conclusioni con concessione dei termini di cui all'art. 190 c.p.c.. Pertanto si è in attesa del deposito della sentenza.

- 3) Quadrilatero Marche Umbria e Anas hanno chiamato in causa "Val di Chienti" e le consorziate - Contraente Generale per la realizzazione del I Maxilotto (Lavori di completamento della direttrice strada statale 77 «Val di Chienti» Civitanova Marche- Foligno tramite realizzazione del tratto Collesentino II-Foligno e interventi di completamento) per 300,49 milioni di euro per oneri dovuti a difforme realizzazione gallerie, a titolo di penale per ritardata ultimazione dei lavori; maggior danno per maggiori costi di manutenzione; maggior danno protrarsi struttura di Quadrilatero e danno all'immagine. Le società

convenute si sono costituite con comparsa in data 13 febbraio 2017 con domanda riconvenzionale chiedendo nei confronti di Anas e Quadrilatero sia il danno all'immagine che i maggiori oneri di cui alle riserve iscritte. Per le riserve per le quali è stata spiegata domanda riconvenzionale anche nei confronti di Anas (pari a 1.129 milioni di euro) si stima un onere di 16 milioni di euro pari alle riserve riconosciute dal CTU in favore di Val di Chienti. All'udienza del 21/09/2021, per la precisazione delle conclusioni, la causa è stata trattenuta in decisione con concessione dei termini ex art. 190 c.p.c.

- 4) Con riferimento alle riserve lavori su strade di competenza Anas iscritte dai Contraenti Generali (C.G.), a causa del mutato quadro normativo relativo al codice dei contratti pubblici (D.L. n° 70 del 03.05.2011 convertito in Legge n° 106 del 12.07.2011), è stata esclusa per gli affidamenti a CG la possibilità di addivenire ad accordi bonari ex art. 240, e conseguentemente per quanto attiene le riserve iscritte dai Contraenti Generali le stesse risulteranno risolvibili solo a valle della definizione dei contenziosi giudiziali o alla chiusura dei lavori. Nelle more, e stante anche la particolare natura del Contraente Generale che, lungi dall'essere un mero esecutore dell'opera, assume il rischio economico dell'opera stessa, il grado di rischio associato a tali passività potenziali (riserve) può essere definito allo stato "remoto".

Gli elementi di stima sopra richiamati possono essere avvalorati anche in ragione dei recenti orientamenti espressi dall'ANAC che, a proposito dei Contraenti Generali, ha affermato, tra l'altro, l'infondatezza di richieste formulate per anomalo andamento, atteso il ruolo stesso del Contraente Generale. È comunque opportuno segnalare che, al 31 dicembre 2021, la quasi totalità dei Contraenti Generali ha promosso azione giudiziale, pertanto i *petita* e l'onere di soccombenza stimati sulle richieste sono già riflessi all'interno del Fondo rischi.

Al 31 dicembre 2021 solo il Contraente Generale "ATI C.M.C. - CONS.COOP.COSTRUZIONI (BOLOGNETTA)" risulta non aver ancora attivato un procedimento giudiziale. Applicando, in continuità con le stime operate nei precedenti esercizi, in via prudenziale la percentuale media di soccombenza, già utilizzata per la stima del rischio aziendale relativo agli accordi bonari ex art. 240, si può ipotizzare, relativamente alle riserve iscritte dal C.G. per circa per circa 101 milioni di euro, un onere futuro di circa 10,1 milioni di euro.

- 5) Con sentenza 6495/2018 la Corte d'Appello di Roma ha annullato il lodo arbitrale n. 4/2014 che aveva definito la controversia relativa al contratto di affidamento al Contraente Generale per la realizzazione della strada statale Ionica, Megalotto – DG22.

Anas in esecuzione del lodo sopra citato, a seguito di apposita richiesta di AR.GI. S.c.p.a. e previo parere favorevole dell'Avvocatura Generale dello Stato, aveva corrisposto l'80% dell'importo complessivo del lodo dietro rilascio di apposita polizza fideiussoria che garantisse la restituzione delle somme percepite da AR.GI. S.c.p.a.

L'art.2 della citata polizza fideiussoria obbliga AR.GI. a *"restituire le somme percepite entro 60 giorni dalla pubblicazione della prima sentenza (anche se non definitiva) che accolga l'impugnativa del lodo parziale e/o definitivo, rinunciando a qualunque eccezione al riguardo nonché ad avvalersi di strumenti cautelari finalizzati*

a paralizzare o posporre l'adempimento e a prescindere dall'esito dell'eventuale ulteriore impugnativa proponibile dal Contraente".

In data 26 febbraio 2016 Anas ha altresì provveduto al pagamento del restante 20%, pari a 9,8 milioni di euro, a seguito di richiesta di AR.GI., dietro rinuncia di quest'ultima a titolo definitivo alle riserve iscritte successivamente al periodo oggetto di esame del lodo e impegno alla restituzione della predetta somma, oltre interessi al tasso legale nel frattempo maturati, entro 30 giorni dal passaggio in giudicato della sentenza che avesse accolto anche parzialmente l'impugnativa Anas del lodo parziale e/o lodo definitivo e Astaldi, quale società controllante di AR.GI., aveva assunto l'impegno di restituire le somme, in caso di inadempimento di AR.GI..

Con l'annullamento del lodo n.4/2014 Anas è attualmente legittimata ad ottenere la restituzione delle somme corrisposte ad AR.GI. Al riguardo il Contraente Generale ha promosso il ricorso presso la Corte di Cassazione avverso la sentenza emessa dalla Corte di Appello di Roma, chiedendo nelle more di soprassedere all'escussione della polizza fideiussoria subordinatamente all'estensione della medesima polizza di garanzia della restituzione delle somme in esito alla sentenza della Suprema Corte di Cassazione.

In merito a tale proposta è stato richiesto motivato parere all'Avvocatura Generale dello Stato, la quale si è espressa con nota del 05.03.2019 evidenziando *"l'ineludibile esigenza che il prospettato differimento nell'esperimento delle iniziative recuperatorie di quanto corrisposto precedentemente sulla base del lodo annullato [...] trovi adeguata ragione giustificatrice nella ricorrenza di una garanzia globale per gli interessi di titolarità dell'Anas, che cioè riguardi il totale dell'importo a credito".* Con il medesimo documento è stato altresì sottoposta all'attenzione di Anas *"la possibilità di considerare l'esistenza di eventuali crediti maturati ovvero maturandi [...] che potrebbero essere apprezzati in termini funzionali alla definizione di idoneo dispositivo di garanzia per l'importo attualmente non garantito dall'istituto assicuratore".*

Anas, anche al fine di ovviare al rischio di fallimento della società e al conseguente blocco dei cantieri in corso, accoglieva l'istanza e in data 29 novembre 2019 riceveva specifica appendice alla polizza n. IT-SUNB18534 da *Chubb European Group S.E.* Attualmente, quindi, l'escussione è sospesa in attesa del giudizio di Cassazione e si è in attesa di fissazione della data di udienza.

- 6) Sempre in ordine alle attività potenziali, è attualmente ancora pendente tra Anas e Co.me.ri. il contenzioso derivante dalla procedura arbitrale volta a definire la lite insorta nel corso dei "lavori di costruzione della E90 tratto S.S. n.106 Ionica – Cat. B – dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento della S.S.280 "dei due mari" dallo svincolo di San Sinato allo svincolo di Germaneto". Nel corso del procedimento in argomento veniva emesso il lodo parziale n. 5. Tale lodo veniva impugnato da Anas presso la Corte di Appello di Roma che con sentenza n. 7504/14 dichiarava l'inammissibilità dell'impugnazione ai sensi dell'art. 827 3° comma c.p.c. Avverso tale sentenza è stato presentato ricorso in Cassazione (R.G.1120/2015), attualmente ancora pendente (in attesa della fissazione d'udienza).

Successivamente, il Collegio arbitrale con il lodo definitivo n. 77/2013 riconosceva l'obbligo di Anas di corrispondere alla COMERI l'importo complessivo di 135,63 milioni di euro IVA inclusa. Tale somma è stata pagata in due *tranches*, rispettivamente pari all'80% e al 20%, previo rilascio – come nel caso di ARGI – di idonea polizza fideiussoria per l'80% dell'importo. Detto lodo n. 77/2013 è stato impugnato da Anas dinanzi alla Corte di Appello di Roma, (R.G. 4625/2014 – Sez. IVa) e anche da parte di ATI Carchella - mandataria del raggruppamento (R.G.N. 7354/2014). I due procedimenti sono stati riuniti.

Con la sentenza n. 6203/2020 pubblicata il 09/12/2020, la Corte d'Appello di Roma ha rigettato l'impugnazione del lodo promossa da Anas e dichiarato inammissibile l'opposizione di terzo proposta dall'ATI Carchella. Contestualmente alla comunicazione del provvedimento, l'Avvocatura Generale ha comunicato che provvederà a promuovere ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CdA di Roma. Anas, al tempo stesso, ha sollecitato all'Avvocatura l'impugnazione dinanzi la Corte di Cassazione della sentenza predetta. Il giudizio risulta attualmente pendente con N.R.G. 7366/2021 e si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione. Essendo stato l'arbitrato interamente pagato, potrà sopravvenire una attività potenziale qualora Anas risultasse vittoriosa nei giudizi sopra riportati.

Altri arbitrati

Allo stato non sussistono procedimenti arbitrari pendenti che coinvolgono Anas, ma sono pendenti davanti alle Autorità giudiziarie alcuni procedimenti di impugnazione dei lodi arbitrari emessi nei confronti della Società.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

In ordine alle attività e passività potenziali si segnalano i seguenti procedimenti:

1. Quanto ai contenziosi relativi ad appalti di lavori tradizionali, si segnala il procedimento pendente dinanzi al Tribunale Civile di Roma, n.r.g. 20429/2017, tra Società Italiana per Condotte d'Acqua S.p.A. e Anas S.p.A.

L'appaltatore, a cui Anas ha affidato i "lavori di costruzione della variante all'abitato di Palizzi della SS. 106 Jonica, dal km 49,485 al 51,750", ha agito in giudizio per il riconoscimento della riserva n. 1, avente ad oggetto l'anomalo andamento determinato dal presunto ritardo nella consegna delle aree di cantiere. Il giudizio è stato affidato all'Avvocatura Generale dello Stato.

Nel corso del giudizio (provvedimento del 06.08.2018) l'Impresa è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria. Il contenzioso pur riportando un *petitum* di 3,57 milioni di euro presenta un onere associato pari ad 420 mila euro, con un livello di rischio "possibile", stante il recente deposito della CTU che ha notevolmente ridotto la quantificazione monetaria richiesta dall'Impresa.

L'udienza di precisazione delle conclusioni precedentemente fissata al 20 aprile 2021 è stata inizialmente rinviata al 14 settembre 2021 e successivamente al 18 gennaio 2022. A seguito di quest'ultima, il pro-

cedimento è stato trattenuto in decisione con concessione dei termini di cui al 190 c.p.c.. Pertanto, si è in attesa della sentenza.

2. Il contenzioso civile verso Vidoni SpA e Consorzio Stabile Grecale ha ad oggetto la richiesta di riconoscimento delle riserve iscritte nei lavori di adeguamento S.S. 534 come Raccordo Autostradale Megalotto 4 collegamento autostrada A3 (svincolo Firmo) strada statale Jonica (svincolo Sibari) per un *petitum* di 83 milioni di euro e con un onere associato pari a 16,2 milioni di euro. Il giudizio pende dinanzi al Tribunale Civile di Roma, N.R.G. 31081/2016. L'onere suddetto viene confermato anche alla luce del recente deposito della consulenza tecnica d'ufficio, nella quale il perito pur riconoscendo la legittimità della risoluzione contrattuale di Anas, per l'abbandono del cantiere, afferma che l'ATI avrebbe avuto diritto in precedenza ad una proroga del tempo contrattuale maggiore di quella concessa da Anas, per cause non riconducibili (perlomeno interamente) alla stessa ATI.

Si segnala che in corso di giudizio si è perfezionata una transazione tombale con Clifton 2 S.r.l., assuntore della posizione processuale del Fall.to Vidoni; pertanto il giudizio prosegue soltanto nei confronti del Consorzio Stabile Grecale e delle terze parti chiamate. All'udienza fissata per il 21 settembre 2021 per la precisazione delle conclusioni la causa è stata trattenuta in decisione con concessione dei termini ex art. 190 c.p.c.. Con la sentenza n. 717/2022 il Tribunale di Roma ha sostanzialmente rigettato le domande promosse dal Consorzio Stabile Grecale (decisum di 11 mila euro per lavorazioni extra su 83 milioni di euro di *petitum*), compensando le spese di giudizio.

In diritto, il provvedimento ribadisce l'importante principio per cui in caso di fondatezza della risoluzione contrattuale disposta dalla stazione appaltante cadono tutte le domande risarcitorie dell'appaltatrice per riserve, quand'anche fondate.

Inoltre, la sentenza affronta il tema dei rapporti tra causa principale e causa accessoria di garanzia e manleva. In particolare, dal punto di vista processuale, si sofferma sull'onere di riassunzione del procedimento a seguito di fallimento della mandataria, affermando il principio per cui l'evento interruttivo che riguarda la causa principale non si propaga alla causa di manleva trattata simultaneamente, per la quale non si pone la necessità di una riassunzione a pena di estinzione, dando luogo ad un contraddittorio meramente facoltativo.

3. Con atto di citazione notificato in data 15 novembre 2019 la Alessandro Patanè Consulting ha notificato un atto di citazione nei confronti del Ministero dell'interno e Anas per il riconoscimento dell'indebito utilizzo da parte di Anas e del ridetto Ministero del software di gestione del sistema Vergilius, illegittimamente – secondo controparte - ottenuto da Autostrade. Conseguentemente controparte richiede la condanna alla corresponsione del complessivo importo di 21 milioni di euro e/o a quanto sarà ritenuto di giustizia.

Anas si è costituita con comparsa depositata il 27 maggio 2020 con la quale ha sostenuto, attraverso la difesa interna, l'infondatezza della richiesta nonché, in ogni caso, la manleva da parte di Autostrade, società che ha fornito il *software*. Di conseguenza, Anas ha chiesto di essere autorizzata a chiamare in

causa le imprese terze (Autostrade spa e Autostrade Tech spa), con conseguente richiesta di spostamento della prima udienza. L'udienza prevista per il 14 gennaio 2021 è stata rinviata al 15 settembre 2021 con termini ex art.183 comma 6 c.p.c..

Il Ministero dell'Interno non si è costituito e è stato dichiarato contumace. Il Tribunale di Roma ha sospeso il giudizio ex art. 295 c.c. per pregiudizialità rispetto ad altri due procedimenti pendenti tra le parti per il medesimo oggetto.

4. In merito al contenzioso con Strada dei Parchi SpA, concessionaria delle Autostrade A24 e A25, si rappresenta che sono ancora pendenti i seguenti contenziosi:
 - Due giudizi instaurati dinanzi al Tribunale di Roma da Strada dei Parchi (RG n. 33007/2016 e RG n. 77217/2017 per il risarcimento dei danni asseritamente subiti a causa delle condizioni delle autostrade in concessione, valutati complessivamente in circa 550 milioni di euro). I due giudizi sono stati riuniti e decisi con sentenza n. 16036 pubblicata in data 16.11.2020, con la quale il Tribunale di Roma ha respinto tutte le domande di Strada dei Parchi, condannandola alla rifusione delle spese di lite. Con atto di citazione notificato in data 17.12.2020, Strada dei Parchi ha proposto appello, pendente dinanzi alla Corte di Appello di Roma, sez. I, RG n. 6914/2020. Il Collegio ha pronunciato l'ordinanza del 22.12.2021, con cui ha ritenuto di non poter dichiarare inammissibile l'appello ai sensi dell'art. 348 bis c.p.c. e ha disposto un rinvio della causa all'udienza del 26 aprile 2023 per la precisazione delle conclusioni e discussione orale ex art. 281 sexies c.p.c., senza concedere termine per il deposito di note.
 - Un contenzioso che trae origine dal decreto ingiuntivo ottenuto da Anas relativamente ai crediti delle rate 2017 e 2018, alla nona e decima rata del Fondo Centrale di Garanzia e ai crediti concessori maturati fino a marzo 2019 (RG n. 75938/2019).

Le due rate sono state oggetto di un intervento del legislatore che, con l'art. 9 tricies semel del d.l. n. 123/2019, convertito in legge n. 156/2019, ha disposto la sospensione dell'obbligo di SdP di pagare le rate 2017 e 2018 del corrispettivo della concessione, ciascuna dell'importo di 55.860.000 euro, comprendente gli interessi di dilazione. Con ordinanza del 12.11.2020, il giudice ha concesso la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo opposto, ai sensi dell'art. 648 c.p.c., limitatamente all'importo di 29,05 milioni di euro oltre interessi convenzionali, riconoscendo dovuti gli importi fatturati a titolo di canone concessorio (rate 2017 e 2018) e relative integrazioni, nonché la decima rata del debito verso l'ex Fondo Centrale di Garanzia.

L'udienza di precisazione delle conclusioni si è tenuta il 9.12.2021. L'importo di 29,05 milioni di euro oltre interessi fino al 5 maggio 2021 (per un importo complessivo di 30,42 milioni di euro) è stato interamente recuperato da Anas a seguito della notifica di atto di precetto, opposto da Strada dei Parchi (giudizio RG 9684/2021, con udienza per ammissione mezzi istruttori fissata a marzo 2022).

- Procedimento monitorio promosso da Anas dinanzi al Tribunale di Roma volto ad ottenere il pagamento della rata 2019, l'undicesima rata del Fondo centrale di garanzia e i crediti concessori relativi al periodo

aprile 2019–luglio 2020, per un importo complessivo di 82,59 milioni di euro oltre interessi. Anas ha ottenuto l'emissione del decreto ingiuntivo n. 16723/2020, opposto da Strada dei Parchi con atto di citazione notificato in data 27.11.2020. Alla prima udienza, tenutasi il 22.02.2022, sono state discusse la domanda di Anas di provvisoria esecutorietà del decreto ingiuntivo e la domanda di SDP di chiamata in giudizio del Ministero;

- In data 22.06.2021 è stato depositato, dinanzi al Tribunale di Roma, il ricorso per decreto ingiuntivo volto ad ottenere il pagamento della rata 2020, della dodicesima rata del fondo Centrale di Garanzia e per i crediti concessori fino al saldo afferente al 31 marzo 2021 (per un totale di 74,85 milioni di euro). Il ricorso è stato iscritto a ruolo il 29.06.2021, in data 13/07/2021 è stato emesso il relativo D.I. n. 13091/2021 -non provvisoriamente esecutivo -nei confronti di Strada dei Parchi che ha provveduto ad opporlo con atto di citazione notificato ad Anas in data 24/09/2021. L'udienza di prima comparizione indicata in citazione è fissata a marzo 2022.
- *Plus Srl vs Anas, Strada dei Parchi Spa e Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili*. In data 30 marzo 2021 la Plus Srl proponeva ricorso dinanzi al TAR Lazio nei confronti di Anas e di SdP per l'annullamento del silenzio serbato dalle Amministrazioni resistenti rispetto all'istanza notificata a mezzo PEC il 2 febbraio 2020, con la quale la ricorrente chiedeva di procedere all'acquisizione sanante di aree edificabili in sua proprietà, ex art. 42 bis del DPR 327/2001 nonché per l'accertamento dell'obbligo di provvedere in relazione alla medesima istanza, mediante l'adozione di provvedimento espresso, secondo quanto disposto dall'art. 42bis del DPR n. 207/2001. In data 9 aprile u.s. si è tenuta l'udienza in Camera di Consiglio e il Collegio ha rinviato per la discussione all'udienza camerale del 20 ottobre 2021.

La ricorrente, con ricorso per motivi aggiunti notificato in data 22.7.2021, ha riproposto le stesse domande integrando il contraddittorio nei confronti del MIMS, subentrato ad Anas nel ruolo di concedente dell'A24 nei confronti di Strada dei Parchi.

All'esito dell'udienza del 20 ottobre 2021, il TAR Lazio, con ordinanza interlocutoria pubblicata il 21.12.2021, ha disposto una CTU volta ad accertare l'esatta identificazione e delimitazione dei terreni oggetto della dedotta occupazione illegittima e ad individuare le procedure di esproprio, che hanno coinvolto i detti immobili, rinviando per i successivi adempimenti istruttori alla Camera di Consiglio del 6 luglio 2022. Il livello di rischio è stato valutato dal difensore remoto.

5. Tra le principali posizioni per le quali potrebbero sopravvenire attività ulteriori rispetto a quanto indicato, si segnala la definizione transattiva dell'intero contenzioso, giudiziale e stragiudiziale, pendente tra Anas e il gruppo Coop (Coop/Hera e CIR in Amministrazione Straordinaria).

In data 19 maggio 2020 è stata sottoscritta dall'AD di Anas la determina a contrarre relativa alla transazione, che si è quindi perfezionata ed è stata eseguita dal Gruppo Coop in data 23 dicembre 2020 con il pagamento di 3,7 milioni di euro. In base a quanto in esso stabilito, Anas incasserà un importo complessivo di circa 5 milioni di euro, di cui circa 3,7 milioni di euro - come detto - già versati, mentre per

gli ulteriori 1,25 milioni di euro circa Anas sarà ammessa al passivo della procedura concorsuale e successivamente liquidata dai Commissari Straordinari del Gruppo Coop in sede di riparto finale.

6. Il 16 gennaio 2020, la Contraloria Generale della Repubblica colombiana ha notificato nei confronti del CONSORZIO VIAL ITACOL e dei suoi componenti (Anas e Progin) e della società responsabile della verifica della progettazione (SOCIEDAD CAL Y MAYOR Y ASOCIADOS) un atto di avvio di indagini, in relazione al dissesto del Ponte Quebrada, nella Regione di Otanche, per il risarcimento di un presunto danno arrecato alle risorse pubbliche del Fondo de Adaptacion, per un importo complessivo di 11.295.181.059 COP (pari a circa 3 milioni di Euro).

Dall'analisi della documentazione, sono emersi elementi non favorevoli al Consorzio Itacol, ricavandosi, dall'istruttoria tecnica commissionata dalla Contraloria sul progetto, una presunta prevedibilità della frana e un'asserita carenza nell'analisi degli studi esistenti.

Causa il Covid-19 le attività dei Tribunali le attività sono state ferme o rallentate e tutti i termini relativi ai procedimenti in capo ad Anas sono stati sospesi. Soltanto in data 18 novembre 2020, la Contraloria ha notificato al Consorzio Itacol l'invito a presentare una dichiarazione "Dichiarazione Libera e Spontanea", contenente le argomentazioni a difesa del proprio operato. Tale dichiarazione è stata presentata il 23 dicembre 2020, con l'obiettivo di convincere la Contraloria all'archiviazione del procedimento. Le eventuali passività potenziali derivanti dalle cause in oggetto sono a carico di Anas, mentre non risultano passività potenziali a carico di AIE. Nel corso del 2021 non ci sono stati aggiornamenti.

7. Con atto di citazione notificato in data 28 settembre 2021, la concessionaria SALT S.p.A. ha convenuto in giudizio Anas, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e il Ministero dell'Economia e delle Finanze dinanzi al Tribunale civile di Firenze, chiedendo che venga accertata la responsabilità delle Amministrazioni convenute, ciascuna per quanto di rispettiva competenza, per i loro inadempimenti agli obblighi derivanti dalla Convenzione del 7 ottobre 1999 e dalla Convenzione Unica del 2 settembre 2009. In particolare la concessionaria, che si trova in regime di *prorogatio* avendo proseguito la gestione della concessione su richiesta del MIMS dalla data di scadenza della convenzione (31 luglio 2019) ad oggi, lamenta una serie di inadempimenti del Concedente per tutta la durata del rapporto, che avrebbero comportato maggiori oneri dei quali pretende di essere ristorata. Tali oneri ammontano complessivamente a 685 milioni di euro, oltre a 27,9 milioni di euro per ritardati investimenti, somma accantonata in bilancio da parte di SALT e di cui l'attrice chiede lo svincolo. Di tale somma, la concessionaria chiede la condanna in solido tra le Amministrazioni convenute, attesa l'unitarietà del rapporto concessorio, ma solo una parte (32,71 milioni di euro) è imputata direttamente ad Anas, la cui responsabilità viene circoscritta, ai fini del riparto interno dell'onere risarcitorio solidale, al periodo precedente al subentro del MIMS nelle funzioni di ente concedente, avvenuto in data 1° ottobre 2012. L'udienza di citazione è fissata al 12 gennaio 2022. Anas si è costituita in giudizio. All'esito della prima udienza del 12 gennaio scorso il giudice, ritenuta la necessità di definire immediatamente le eccezioni pregiudiziali e preliminari, ha rinviato la causa all'udienza del 11 aprile 2022 per la precisazione delle conclusioni.

8. Con atto di citazione notificato in data 5 luglio 2019 la società As.co.sa. contro Anas e la Presidenza del Consiglio dei Ministri (PCM), innanzi al Tribunale di Napoli, per ottenere la "restitutio in integrum" ovvero un importo pari all'equivalente economico dell'opera realizzata (247 milioni di euro) nell'ambito dei lavori relativi alla costruzione della "Bretella stradale di collegamento tra l'asse mediano e l'asse di supporto ASI", opera realizzata in forza della Legge n. 219/1981. Tale domanda è conseguenza della risoluzione per inadempimento della convenzione 11/81, disposta con sentenza 11464/2013 del Tribunale di Napoli e confermata dalla Corte di Appello di Napoli con sentenza 2996/2017. Avverso tale ultima pronuncia Anas, difesa dall'Avvocatura Generale dello Stato, ha proposto ricorso innanzi alla Corte di Cassazione. Nell'ambito del menzionato giudizio pendente innanzi al Tribunale di Napoli il G.I. con provvedimento del 5 ottobre 2021, a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 3 maggio 2021, ha rilevato che, in aderenza alla pronuncia delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione (sentenza n. 4090/2017), recentemente confermata dalla Cassazione con ordinanza n. 14143/2021, potrebbe configurarsi "il divieto di frazionamento del credito", e ha assegnato alle parti termine sino al 30 novembre 2021 per il deposito di note, rinviando per il prosieguo all'udienza del 17 gennaio 2022, poi ulteriormente rinviata causa COVID-19 all'udienza del 17 marzo 2022.

Si segnala, inoltre, che con decreto n. 4444/2019 del 17 Ottobre u.s., il Tribunale civile di Napoli ha sospeso il giudizio, collegato al presente, fino al passaggio in giudicato della richiamata sentenza della Corte d'Appello di 2996/2017, instaurato dalla stessa Ascosa nei confronti di Anas per il riconoscimento di maggiori oneri per l'importo di oltre 2 milioni di euro, ritenuti dovuti, anch'essi, sul presupposto della risoluzione della Convenzione rep. n. 11/81. La pretesa creditoria del Consorzio trae origine dalla realizzazione di un'opera ex titolo VIII Legge 219/81 e scaturisce da atti e fatti sorti in precedenza al trasferimento dell'opera ad Anas S.p.A. Ciò ha reso opportuno, al momento della costituzione, eccipere anche l'accollo statale ai sensi dell'art. 42 della legge 144/99 che, ove accolto, abbasserebbe notevolmente l'alea di una condanna di Anas. Con nota del 03/02/2022 l'Avvocato difensore di Anas ha confermato come "possibile" il rischio di soccombenza.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Non risultano sussistere cause che coinvolgono Anas pendenti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie.

Infine per il settore dei Procedimenti Speciali si evidenzia il giudizio instaurato da Anas nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di Autorità di Gestione del PON - Programma Operativo Nazionale reti e mobilità 2007-2013, avente ad oggetto l'impugnazione dell'Ordine di Recupero - adottato dal MIT, con Atto n. 9588 del 10 giugno 2020 delle somme ritenute indebitamente erogate dal MIT in favore di Anas, relativamente all'appalto affidato da Anas all'Impresa Aleandri SpA riguardante l'intervento denominato "SS. 96 - Lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compresa la Variante di Palo del Colle", per un importo di 28.603 mila euro. Il contenzioso pur essendo attivo, si riferisce ad un provvedimento (la revoca del finanziamento, appunto) che potenzialmente potrebbe creare una passività. All'esito dell'ultima camera di consiglio del 24 febbraio 2021, il TAR di Roma con ordinanza n. 9204/2021 pubblicata in data 4 agosto 2021, ha rimesso alla Corte di Giustizia dell'Unione

Europea le questioni pregiudiziali di cui alla suddetta ordinanza, in particolare, in ordine alla definizione del concetto di "irregolarità/frode" di cui al Regolamento Europeo n.1083/2006, al fine di determinare se tale fattispecie possa ritenersi integrata nel caso in questione e, in caso positivo, se risulti corretto applicare un tasso di rettifica del 100%, nonché sospeso il giudizio amministrativo sino alla notifica della pronuncia che dovrà essere emessa della Corte di Giustizia.

40 Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 634 mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica, diversi dalla revisione legale.

41 Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Amministratori*	200	217	(17)
Sindaci	63	69	(6)
Totale	263	286	(23)

* Comprende tutti i compensi spettanti per le cariche del Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

42 Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

	Valori in migliaia di euro	
	31.12.2020	31.12.2019
Attività		
Totale Attività non correnti	45.648.138	44.931.064
Totale Attività correnti	4.681.211	4.956.169
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		
Totale Attività	50.329.349	49.887.233
Patrimonio netto		
Capitale sociale	39.204.174	39.204.174
Riserve	64.737	53.586
Utili (Perdite) portati a nuovo	589.951	374.612
Utili (Perdite) d'esercizio	40.959	226.673
Totale Patrimonio Netto	39.899.821	39.859.045
Passività		
Totale Passività non correnti	6.882.567	5.966.161
Totale Passività correnti	3.546.961	4.062.027
Totale Passività	10.429.528	10.028.188
Totale Patrimonio Netto e Passività	50.329.349	49.887.233

	Valori in migliaia di euro	
	2020	2019
Ricavi operativi	196.811	182.274
Costi operativi	(255.970)	(258.712)
Ammortamenti	(22.977)	(24.516)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(5.157)	(1.417)
Proventi e (oneri) finanziari	114.870	175.839
Imposte sul reddito	13.382	153.204
Risultato netto di esercizio	40.959	226.673

43 Parti correlate

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I dirigenti con responsabilità strategiche, nel periodo, non hanno posto in essere direttamente o tramite stretti familiari, alcuna operazione con la Società o con imprese controllate direttamente o indirettamente dalla stessa.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

Valori in migliaia di euro

	2021	2020
Benefici a breve termine	3.212	2.804
Benefici successivi al rapporto di lavoro	351	255
Altri benefici a lungo termine	0	0
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	294	269
Totale	3.857	3.328

Nel periodo di riferimento, ai dirigenti con responsabilità strategiche da considerare parti correlate, non sono stati erogati né benefici per la cessazione del rapporto di lavoro né altri benefici a lungo termine.

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dalla Società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.



BARRIERE ANTIRUMORE ANAS

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021					2021	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate							
Quadrilatero Marche Umbria	84.688	77.287				75	2.450
Stretto di Messina in liquidazione	54						229
Anas International Enterprise	5.259	(77)				1.326	574
PMC Mediterraneo S.C.p.A.	359	378				17	351
Anas Concessioni Autostradali S.p.a.	8						25
Imprese collegate							
Sitaf – Società Italiana per il Traforo del Frejus	45.205	120					3.113
Autostrade del Lazio	143						124
Concessioni Autostradali Venete	9.210	1.280				3.516	14.155
Concessioni Autostradali Lombarde	19						1
Autostrada del Molise in liquidazione	52						
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	6						
Autostrada Asti Cuneo	5.118	4.423					1.622
Controllanti							
Ferrovie dello Stato Spa	97	165				575	97
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti							
Rete Ferroviaria Italiana	21	8.863				579	3
Italferr		8				8	
Italcertifer						284	
Ferservizi		1				1	
Ferrovienord S.P.A.		1.115				1.875	1
Grandi Stazioni		18	5.539			743	
Altre parti correlate							
Società controllate dal MEF	15.022	12.993				50.034	11.724
Totale	165.261	106.571	5.539			59.034	34.469

Valori in migliaia di euro

Denominazione	31.12.2021				2021	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate						
Anas International Enterprise	-	-	26.100	-	-	-
Imprese collegate						
Sitaf – Società Italiana per il Traforo del Frejus	-	-	-	-	-	133
Autostrada del Molise in liquidazione	-	-	-	-	-	1
Concessioni Autostradali Venete	-	-	-	-	137	-
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	-	-	-	-	-	6.601
Imprese sottoposte al controllo delle controllanti						
Grandi Stazioni	-	5.404	-	-	17	-
Altre parti correlate						
Società controllate dal MEF	-	-	8.000	-	-	-
Totale	0	5.404	34.100	0	154	6.736

44 Garanzie e impegni

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 59.464 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- 14.180 mila euro alle fidejussioni rilasciate per le commesse estere in Algeria, di cui 13.585 rilasciata dalla banca algerina BADR e contro garantite da Monte Paschi di Siena a favore dell'ANA (*AGENCE Nationale des Autoroutes*);
- 8.000 mila euro alla fideiussione rilasciata da Anas a ENEL Spa come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati ad Enel dall'esecuzione di lavori;
- 9.461 mila euro alle fideiussioni rilasciate in riferimento alle commesse estere di Anas in Libia (1.506 mila euro), in Qatar (7.955 mila euro) e in India (404 mila euro);
- 26.100 mila euro alle fideiussioni rilasciate da Anas ad AIE in riferimento alla commessa in Russia.

Si evidenzia inoltre che Anas:

- in data 12 marzo 2021, ha prorogato a livello temporale il supporto economico-finanziario alla società AIE S.p.A. già previsto nella precedente comfort letter del 18 giugno 2019 (residuo di circa 3,5 milioni di euro);
- in data 8 ottobre 2021 Anas ha confermato la disponibilità a fornire un ulteriore supporto finanziario e/o patrimoniale, fino all'importo massimo di 5 milioni di euro, necessario a consentire ad AIE di operare in continuità aziendale il tempo necessario alla definizione dell'operazione di riassetto e comunque non oltre l'approvazione del bilancio 2021;
- in data 24 marzo 2021, ha manifestato la propria disponibilità, in proporzione alla propria quota di partecipazione (31,746), a supportare la società SITAF S.p.A. in relazione all'adempimento delle proprie obbligazioni, con riferimento all'esercizio 2020 e validità fino al 31 dicembre 2021, e comunque a copertura di un importo massimo di 15,9 milioni di euro.

Con riferimento ai contratti stipulati dalla Direzione Generale e in corso al 31 dicembre 2021 l'ammontare delle garanzie ricevute è pari a circa 1,8 miliardi di euro.

45 Informazioni sulle erogazioni pubbliche

Di seguito si riportano le informazioni richieste dalla Legge 124/2017, art. 1 commi 125 e 126, che trovano ulteriori dettagli anche in altre sezioni del presente documento. I dati economici fanno riferimento alle entrate e uscite di cassa del 2021.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 125 della Legge n. 124/2017 con riferimento al 2021:

Valori in migliaia di euro

Contributi incassati		
Soggetto erogante	Importo	Causale
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	1.680.585	Contributi c/Impianti
Enti Locali	314.654	Contributi c/Impianti
Enti locali - UE (Programmi POR)	4.977	Contributi c/Impianti
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	118.178	Contributi c/Impianti
Contributi incassati da CAV	1.674	Contributi c/Impianti
Totale contributi incassati	2.120.068	

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 comma 126 della Legge 124/2017 con riferimento all'anno 2021:

Valori in migliaia di euro

Contributi erogati		
Beneficiario	Importo	Causale
Società concessionarie autostradali	65.306	Convenzione di concessione
Province	17.668	Convenzioni
Comuni	1.946	Convenzioni
Società per Cornigliano	4.876	Convenzioni
Quote associative	402	
Totale contributi erogati	90.198	

46 Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

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

Si rimanda a quanto detto nel paragrafo 19 Attività immateriali.

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

Si rimanda a quanto detto nel paragrafo Evoluzione prevedibile della gestione.

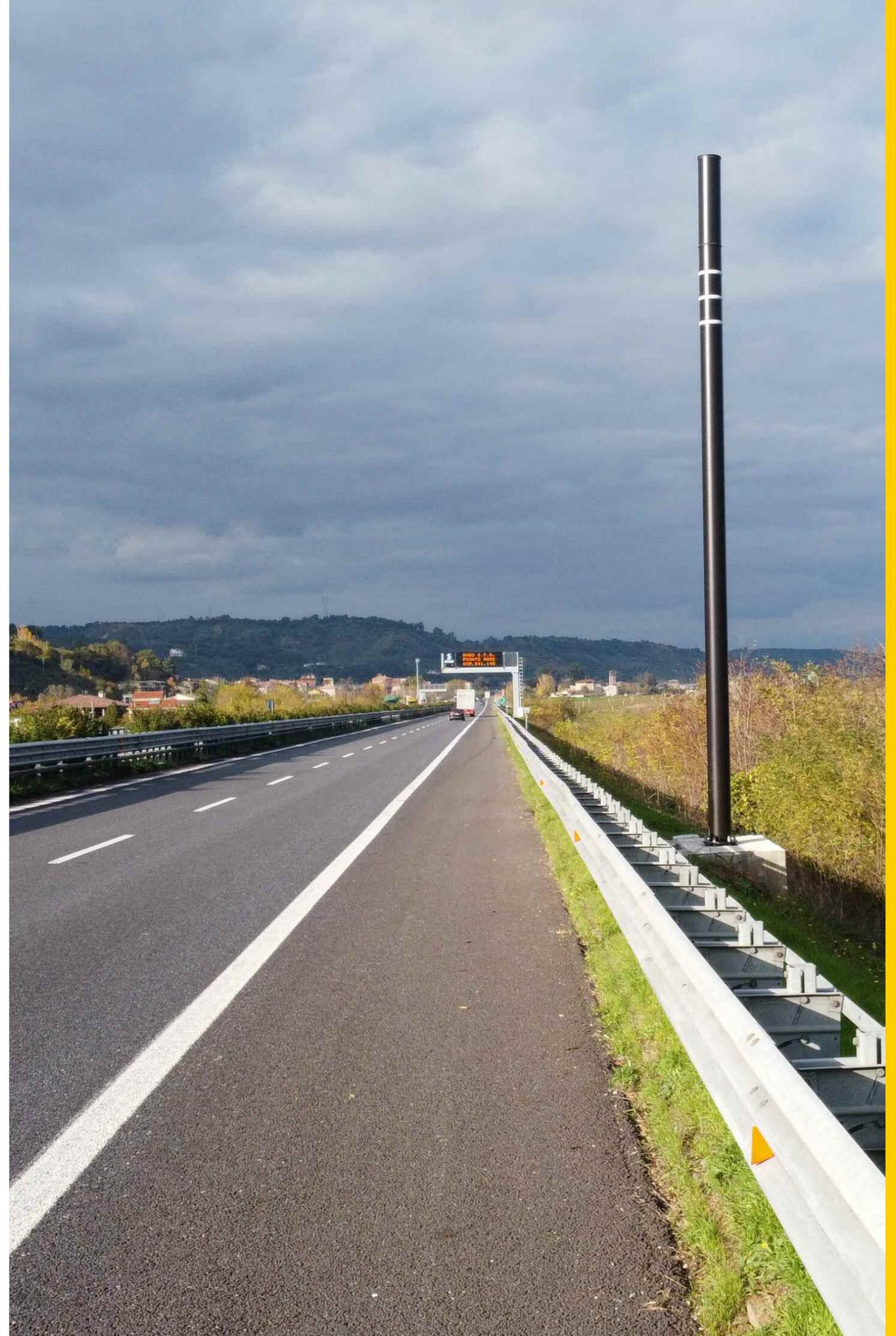
47 Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2021, evidenzia un utile di 401.657 euro.

Tenuto conto che la Riserva Legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del codice civile, si propone di destinare l'Utile netto dell'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 20.083 euro a Riserva Legale;
- 381.574 euro da versare secondo quanto previsto dall'articolo 49, comma 11, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo.), che dispone "...finche' l'Anas risulti compresa nel suddetto elenco dell'ISTAT, l'obbligo di versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle suddette norme, da effettuare ai sensi dell'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208."²

² L'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge finanziaria 2016), prevede che "Il versamento al capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato previsto per i risparmi conseguiti a seguito dell'applicazione delle norme che prevedono riduzioni di spesa per le amministrazioni inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, con riferimento alle società è da intendersi come versamento da effettuare in sede di distribuzione del dividendo, ove nel corso dell'esercizio di riferimento la società abbia conseguito un utile e nei limiti dell'utile distribuibile ai sensi di legge.



Responsabile Amministrazione,
Bilancio e Fiscale e Dirigente Preposto
Carmela Tagliarini

Direttore Amministrazione, Finanza,
Pianificazione e Controllo
Antonio De Sanctis

Amministratore Delegato
e Direttore Generale
Aldo Isi



**CONTO CONSUNTIVO IN TERMINI
DI CASSA AL 31/12/2021
(EX DM 27 MARZO 2013)**

Indice

1. Premessa	4
A) I Riferimenti normativi	4
B) La struttura del Conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche.....	4
C) Adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS	5
D) Il raccordo del Piano dei conti ANAS alle voci del conto consuntivo di cassa	6
2. Fonte e natura delle informazioni e dei dati utilizzati.....	7
3. Criteri utilizzati per l'alimentazione del conto consuntivo in termini di cassa.....	8
A) Il raccordo tra il Piano dei Conti di Anas e le voci del conto consuntivo in termini di cassa	8
B) Criteri interpretativi legati alle peculiarità dei principi contabili internazionali	9
Schemi di “Conto consuntivo in termini di cassa”	14
A) Le entrate	14
B) Le spese.....	15
4. Nota illustrativa.....	17
A) Le entrate	17
B) Le spese.....	19
5. La classificazione della spesa in missioni e programmi	21
A) L'individuazione delle missioni e dei programmi.....	21
B) Le modalità di ripartizione delle voci di spesa ai programmi individuati.....	22
6. Verifica di coerenza con il Rendiconto Finanziario	23
7. Conclusioni	23

1. Premessa

A) I Riferimenti normativi

Nell'ambito del processo di armonizzazione contabile delle Amministrazioni Pubbliche introdotto con la legge n. 196 del 31/12/2009, il DM 27 marzo 2013 (attuativo del D.Lgs. n. 91/2011) ed il successivo documento interpretativo (Circolare MEF 35/2013 del 22 agosto 2013) hanno previsto a decorrere dall'esercizio 2014, per le Amministrazioni Pubbliche in contabilità civilistica (tra le quali figura ANAS SpA), l'obbligo di redazione del conto consuntivo in termini di cassa da allegare al bilancio di esercizio.

B) La struttura del Conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche

Il Conto consuntivo in termini di cassa è strutturato sulla base di tre livelli di dettaglio delle entrate e delle spese, secondo il medesimo schema del piano finanziario del piano dei conti integrato adottato dalle Amministrazioni Pubbliche in contabilità finanziaria; relativamente alle voci di spesa, il conto consuntivo in termini di cassa prevede la ripartizione per missioni, programmi e classificazione COFOG (classificazione funzionale della spesa pubblica valida a livello internazionale e necessaria per la confrontabilità del bilancio nazionale nell'ambito dell'Unione Europea) di II livello, in base alle disposizioni del D.P.C.M. 12 dicembre 2012.

Ai fini della redazione del conto consuntivo in termini di cassa, il legislatore ha provveduto ad elaborare un **documento tecnico**, le cosiddette *Regole Tassonomiche*, che fornisce le indicazioni necessarie per l'attività di raccordo tra le voci della contabilità economico-patrimoniale e le **voci del conto consuntivo in termini di cassa** riportate nel secondo allegato al D.M. 27 marzo 2013.

Le Regole Tassonomiche illustrate nel **terzo allegato** al D.M. 27 marzo 2013, come ribadito dalla Circolare MEF 35/2013, **costituiscono una nota metodologica** a supporto del raccordo tra le voci del Piano dei Conti (schemi di bilancio ex artt. 2024 e 2025 c.c.) di ciascuna società e quelle del conto consuntivo in termini di cassa ed **indicano** nel contempo **i criteri per l'alimentazione del Conto Consuntivo** sulla base delle movimentazioni delle singole voci di Conto Economico e di Stato Patrimoniale.

Tali regole costituiscono, per le Amministrazioni Pubbliche in contabilità civilistica non soggette alla rilevazione SIOPE, le indicazioni di carattere generale per poter elaborare correttamente il conto consuntivo di cassa. In particolare, la circolare n.13 del Ministero dell'Economia e delle Finanze datata 24 marzo 2015 riporta: “...le regole tassonomiche costituiscono indicazioni operative per la predisposizione del formato di conto consuntivo in termini di cassa secondo le informazioni disponibili nel sistema contabile della specifica amministrazione” e successivamente “...in considerazione della molteplicità delle operazioni potenzialmente effettuabili dalle amministrazioni pubbliche e delle peculiarità dei diversi settori in cui queste svolgono la propria attività istituzionale, la tassonomia proposta non può che fornire indicazioni di carattere generale sul trattamento delle operazioni riscontrabili con maggiore frequenza. Le regole presentate sono state, pertanto, strutturate in maniera tale da fornire al compilatore gli elementi per individuare l'approccio metodologico complessivo della tassonomia, così da poterlo applicare, per estensione analogica, al trattamento delle operazioni non esplicitamente analizzate.”.

Le Regole Tassonomiche precisano inoltre che il Conto consuntivo in termini di cassa deve essere redatto “in coerenza con le risultanze del rendiconto finanziario”.

C) Adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS

ANAS, portando positivamente a termine il processo di evoluzione del proprio modello contabile, ha effettuato la transizione ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) a partire dal Bilancio 2017 con First Time Adoption (FTA) dal 1° gennaio 2016.

La transizione ai principi contabili internazionali ha comportato rilevanti cambiamenti nel modello contabile della Società che si possono esemplificare in modifiche di tipo:

- rappresentativo: quali l'eliminazione di Beni Gratuitamente Devolvibili, dei Crediti verso lo Stato e dei Fondi in gestione, la riclassifica delle Immobilizzazioni immateriali (extra costi lavori e autofinanziati), la suddivisione di Crediti e Debiti correnti e non correnti e dei Crediti e Debiti finanziari e commerciali;
- valutativo: la consistenza dei beni finanziati con Patrimonio Netto, la consistenza delle partecipazioni, del credito verso Strada dei Parchi, la gestione dell'ex-FCG, del Fondo rischi "lavori", lo IAS 19 – TFR, il «Costo Ammortizzato» per Crediti e Debiti, e gli investimenti in NO e MS contabilizzati in base all'IFRIC 12.

Le rilevanti modifiche apportate al bilancio d'esercizio di Anas con l'introduzione dei principi contabili IAS/IFRS hanno accentuato gli aspetti peculiari del modello contabile della Società, caratterizzati, peraltro, da logiche proprie dei principi internazionali, determinando l'impossibilità di applicare puntualmente le Regole Tassonomiche dell'Allegato 3 del DM del 27 marzo 2013, predisposte proprio per un modello di contabilità redatto secondo i principi contabili dell'OIC (Organismo Italiano di Contabilità).

Di fatti già con l'applicazione dei principi OIC, negli esercizi precedenti, la Società aveva utilizzato specifici criteri di associazione e ripartizione per raccordare il Piano dei conti alle voci del Conto Consuntivo in termini di cassa, in quanto il modello contabile prevedeva, talvolta, l'utilizzo di conti peculiari, per i quali non erano presenti specifiche disposizioni all'interno dell'allegato 3 del D.M. 27 marzo 2013. In tale contesto, le Regole Tassonomiche costituivano una adeguata guida per la valutazione e la interpretazione delle casistiche peculiari, potendo ragionare per fattispecie analoghe nella logica prevista dai principi OIC.

Con l'introduzione dei principi contabili internazionali, i disallineamenti tra il modello contabile della Società e l'impostazione di base delle Regole Tassonomiche si sono accentuati, implicando la necessità di un complesso lavoro di reinterpretazione delle suddette Regole, in particolare per l'applicazione delle stesse alle voci di bilancio peculiari del modello IAS/IFRS. Le principali problematiche hanno riguardato, infatti, sia l'assenza di regole per le nuove voci di bilancio redatte secondo il modello IAS/IFRS, sia il trattamento di alcune poste peculiari e valutative degli IAS.

Occorre, difatti, specificare che l'applicazione di tale norma al modello contabile di Anas risulta non immediatamente attuabile, in quanto:

1. è necessario un raccordo delle voci di SP e CE IAS agli schemi del conto consuntivo di cassa, basati su schemi redatti secondo i principi OIC;

2. non è possibile effettuare l'applicazione puntuale delle specifiche Regole Tassonomiche previste dalla norma per tradurre i valori economici- patrimoniali in valori finanziari;
3. il rendiconto finanziario di Anas è redatto secondo lo IAS 7 mentre l'elemento di confronto stabilito dall'Articolo 6 - Il rendiconto finanziario – è predisposto secondo quanto previsto dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC 10).

L'approccio che la società ha adottato per l'elaborazione degli schemi del Conto Consuntivo in termini di cassa, pertanto, si fonda sulla necessaria reinterpretazione delle Regole Tassonomiche ai fini della loro applicazione alle singole voci IAS/IFRS, mediante stime ragionevoli e specifici criteri di ripartizione.

Tale approccio, sebbene caratterizzato da analisi e valutazioni improntate alla ragionevolezza e all'accuratezza contabile, presenta tratti di discrezionalità e di interpretazione soggettiva di Anas non potendo contare su riferimenti puntuali e consolidati.

Giova precisare, inoltre, che il termine di riferimento di detta riclassificazione, rappresentato dal saldo del rendiconto finanziario, non risulta variato con l'adozione dei nuovi principi IAS/IFRS. Pertanto, così come previsto dall'articolo 9 comma 1 e 2 del DM 27 marzo 2013, le risultanze del Conto Consuntivo risultano coerenti con il rendiconto finanziario redatto secondo i principi internazionali.

D) Il raccordo del Piano dei conti ANAS alle voci del conto consuntivo di cassa

L'attività di raccordo del Piano dei conti alle voci del conto consuntivo di cassa, come sopramenzionato, è stata svolta mediante **l'utilizzo delle Regole Tassonomiche, reinterpretandole laddove necessario ai fini della loro applicazione alle singole voci IAS/IFRS e integrandole mediante stime ragionevoli o specifici criteri di ripartizione** in talune fattispecie successivamente dettagliate, come previsto dalle stesse Regole Tassonomiche.

2. Fonte e natura delle informazioni e dei dati utilizzati

L'applicazione del criterio guida di alimentazione del Conto consuntivo di Cassa previsto dalle Regole Tassonomiche, consistente nella correzione dei saldi di conto economico con le variazioni intercorse nell'esercizio 2021 delle corrispondenti voci di attività e passività patrimoniali, ha richiesto la disponibilità e la rielaborazione di una notevole mole di dati ed informazioni desunti dalle fonti informative di seguito riportate:

- **bilancio di verifica**: sono stati presi in considerazione i saldi riportati nel bilancio di verifica al 31.12.2020 ed al 31.12.2021;
- **movimentazioni contabili**: tale informazione è stata necessaria soprattutto nei casi di identificazione delle movimentazioni di natura monetaria nell'ambito di tutte le movimentazioni dell'esercizio di taluni conti di contabilità generale;
- **rendiconto finanziario**: in linea con quanto stabilito dal secondo comma dell'art. 9 del D.M. 27 marzo 2013, il rendiconto finanziario è stato utilizzato quale supporto tecnico per la redazione del conto consuntivo in termini di cassa e quale strumento di confronto al fine di verificarne la coerenza con il conto consuntivo di cassa;
- **contabilità analitica**: per operare una corretta attribuzione dei valori da attribuire al Conto Consuntivo in termini di cassa tra i Programmi individuati per la ripartizione della spesa, si è dovuto far ricorso all'utilizzo di dati desunti dalla contabilità analitica non essendo la destinazione della spesa desumibile dalla contabilità generale.

B) Criteri interpretativi legati alle peculiarità dei principi contabili internazionali

Le differenze esistenti tra il set di regole contabili OIC e IAS/IFRS ha determinato l'impossibilità di applicare direttamente le Regole Tassonomiche previste dall'allegato 3 per talune fattispecie peculiari proprie dei principi contabili internazionali.

Le attività e le passività incluse nella situazione patrimoniale e finanziaria si presentano secondo regole differenti; infatti mentre i bilanci redatti secondo i principi internazionali seguono la regola della liquidità e, quindi, distinguono le attività e le passività tra correnti e non correnti, nei bilanci redatti secondo gli OIC tali poste sono esposte prevalentemente in base alla destinazione per le attività e alla natura per le passività.

La differente esposizione implica che le Regole Tassonomiche che fanno riferimento ad un modello di contabilità civilistica trovano applicazione in più voci del bilancio di Anas, ad esempio:

- la regola tassonomica dei crediti 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti che prevede «Indicare le variazioni per concessioni nella voce "Concessione di crediti", e quelle per rimborsi nella voce "Riscossione di crediti",I crediti per contributi da ricevere devono essere indicati a correzione rispettivamente delle entrate per "Trasferimenti correnti" o "Contributi agli investimenti", individuando il codice di III livello in base al settore di provenienza» dovrebbe essere applicata alle voci di stato patrimoniale «attività finanziarie», «diritti concessori», «altre attività», «crediti commerciali» analogo discorso per la regola della voce 5) crediti verso altri; oppure
- alla voce del passivo «Altre passività» sono riconducibili ben 5 Regole Tassonomiche: (i) 9) debiti verso imprese controllate; 10) debiti verso imprese collegate; 11) debiti verso controllanti; (ii) 12) Debiti tributari; (iii) 3) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale; (iv) 7) Debiti verso fornitori;
- alla voce dell'attivo «Altre attività» sono riconducibili 5 Regole Tassonomiche: (i) 1) verso clienti; (ii) 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti; (iii) 4-bis) crediti tributari; (iv) 5) verso altri; (v) D) ratei e risconti attivi;

portando a dover prendere delle decisioni sulla gerarchia delle regole da applicare ma soprattutto modificando la logica delle regole tassonomiche che prevedono 1 regola per ogni voce di SP e CE.

Di seguito si riportano alcune delle principali differenze tra i due set contabili e i criteri interpretativi definiti da Anas per l'associazione e l'alimentazione delle voci del Conto Consuntivo in termini di cassa:

Benefici ai dipendenti (IAS 19)

Con riferimento agli utili/perdite attuariali da piani a benefici definiti (IAS 19) emerge:

		IAS 19	OIC 31
Stato Patrimoniale	Riserva di rivalutazione	✓	
CE Complessivo	Utili/perdite attuariali	✓	
Conto Economico	Costi del personale		✓

B) Criteri interpretativi legati alle peculiarità dei principi contabili internazionali

Le differenze esistenti tra il set di regole contabili OIC e IAS/IFRS ha determinato l'impossibilità di applicare direttamente le Regole Tassonomiche previste dall'allegato 3 per talune fattispecie peculiari proprie dei principi contabili internazionali.

Le attività e le passività incluse nella situazione patrimoniale e finanziaria si presentano secondo regole differenti; infatti mentre i bilanci redatti secondo i principi internazionali seguono la regola della liquidità e, quindi, distinguono le attività e le passività tra correnti e non correnti, nei bilanci redatti secondo gli OIC tali poste sono esposte prevalentemente in base alla destinazione per le attività e alla natura per le passività.

La differente esposizione implica che le Regole Tassonomiche che fanno riferimento ad un modello di contabilità civilistica trovano applicazione in più voci del bilancio di Anas, ad esempio:

- la regola tassonomica dei crediti 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti che prevede «Indicare le variazioni per concessioni nella voce "Concessione di crediti", e quelle per rimborsi nella voce "Riscossione di crediti",I crediti per contributi da ricevere devono essere indicati a correzione rispettivamente delle entrate per "Trasferimenti correnti" o "Contributi agli investimenti", individuando il codice di III livello in base al settore di provenienza» dovrebbe essere applicata alle voci di stato patrimoniale «attività finanziarie», «diritti concessori», «altre attività», «crediti commerciali» analogo discorso per la regola della voce 5) crediti verso altri; oppure
- alla voce del passivo «Altre passività» sono riconducibili ben 5 Regole Tassonomiche: (i) 9) debiti verso imprese controllate; 10) debiti verso imprese collegate; 11) debiti verso controllanti; (ii) 12) Debiti tributari; (iii) 3) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale; (iv) 7) Debiti verso fornitori;
- alla voce dell'attivo «Altre attività» sono riconducibili 5 Regole Tassonomiche: (i) 1) verso clienti; (ii) 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti; (iii) 4-bis) crediti tributari; (iv) 5) verso altri; (v) D) ratei e risconti attivi;

portando a dover prendere delle decisioni sulla gerarchia delle regole da applicare ma soprattutto modificando la logica delle regole tassonomiche che prevedono 1 regola per ogni voce di SP e CE.

Di seguito si riportano alcune delle principali differenze tra i due set contabili e i criteri interpretativi definiti da Anas per l'associazione e l'alimentazione delle voci del Conto Consuntivo in termini di cassa:

Benefici ai dipendenti (IAS 19)

Con riferimento agli utili/perdite attuariali da piani a benefici definiti (IAS 19) emerge:

		IAS 19	OIC 31
Stato Patrimoniale	Riserva di rivalutazione	✓	
CE Complessivo	Utili/perdite attuariali	✓	
Conto Economico	Costi del personale		✓

IAS 19: Gli utili e le perdite attuariali sono variazioni nel valore attuale dell'obbligazione per benefici definiti risultante da:

- ✓ rettifiche basate sull'esperienza passata (gli effetti delle differenze tra le precedenti ipotesi attuariali e quanto si è effettivamente verificato); e
- ✓ effetti di modifiche nelle ipotesi attuariali.

Essi sono registrati nelle altre componenti di conto economico complessivo.

OIC 31: Le rivalutazioni del fondo TFR o di altri fondi simili si imputano al conto economico tra i costi del personale. Non si imputano al patrimonio netto.

La variazione della riserva per utili/perdite attuariali per benefici ai dipendenti non è stata considerata ai fini dell'alimentazione del Conto Consuntivo di cassa in quanto le movimentazioni dell'anno non generano impatti di cassa.

Accordi per servizi in concessione (IFRIC 12)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dell'IFRIC 12** si evince:

		IFRIC 12	OIC 16
Stato Patrimoniale	Diritti concessori	✓	
	Beni gratuitamente devolvibili		✓
	Acconti per opere da realizzare	✓	
Conto Economico	Ricavi	✓	
	Ammortamento		✓

IFRIC 12: Il concessionario, durante la fase di costruzione dell'infrastruttura, dovrà rilevare un'attività finanziaria nei confronti del concedente per un ammontare pari al fair value dei servizi di costruzione resi in base allo IAS 11 “Lavori su ordinazione”. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. La natura del corrispettivo ne determina il successivo trattamento contabile.

OIC 16: Le immobilizzazioni materiali sono iscritte come beni gratuitamente devolvibili, in corso ed in esercizio, al costo d'acquisto o di produzione. Il costo delle immobilizzazioni materiali, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, deve essere sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la loro residua possibilità di utilizzazione. La quota di ammortamento imputata a ciascun esercizio si riferisce alla ripartizione del costo sostenuto sull'intera durata di utilizzazione. In corrispondenza degli investimenti classificati tra i beni gratuitamente devolvibili sono state costituite nel passivo dello Stato Patrimoniale specifiche fonti, denominate Fondi in Gestione, finalizzate alla copertura di tutti gli oneri relativi agli investimenti (ammortamenti).

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione delle voci di Stato Patrimoniale relative ai Diritti Concessori e Acconti per opere da realizzare, rettificata dalle corrispondenti voci di Conto

Economico relative ai ricavi per servizi di costruzione, è stata attribuita alla voce di II livello “Contributi agli investimenti” – III livello “Contributi agli investimenti da amministrazioni pubbliche”.

Leasing (IFRS 16)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione del IFRS 16** si evince:

		IFRS 16	OIC
Stato Patrimoniale	Diritto d'uso	✓	
	Debiti finanziari	✓	
Conto Economico	Costi operativi		✓
	Ammortamenti	✓	
	Oneri finanziari	✓	

IFRS 16: Rilevazione del diritto d'uso e della corrispondente passività finanziaria. Il locatario deve applicare le disposizioni in materia di ammortamento di cui allo IAS 16 Immobili, impianti e macchinari per l'ammortamento dell'attività consistente nel diritto di utilizzo. Nel prospetto dell'utile (perdita) di esercizio e delle altre componenti di conto economico complessivo il locatario deve esporre gli interessi passivi sulle passività del leasing separatamente dalla quota di ammortamento dell'attività consistente nel diritto di utilizzo.

OIC: Nelle norme italiane non esiste un principio contabile che disciplini il trattamento contabile dei contratti di leasing ed in linea generale il metodo del leasing finanziario non è ammesso nel bilancio di esercizio. Nei bilanci di esercizio il criterio di rilevazione dei contratti di leasing fa prevalere gli aspetti formali e di conseguenza il trattamento contabile di tutti i leasing comporta la rilevazione dei canoni di locazione come costo lungo la durata del contratto di leasing.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione delle voci di Stato Patrimoniale relative ai Debiti finanziari IFRS 16 e Diritto d'uso, rettificata dalle corrispondenti voci di Conto Economico relative agli oneri finanziari, è stata attribuita alla voce di II livello “Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni” – III livello “Beni materiali”. Gli ammortamenti non sono stati considerati ai fini dell'alimentazione del Conto Consuntivo di cassa in quanto non generano impatti di cassa.

Fondo rischi lavori (IAS 37)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dello IAS 37** si evince:

		IAS 37	OIC
Stato Patrimoniale	Altre attività	✓	
	Fondo per rischi lavori	✓	
Conto Economico	Costi operativi	✓	

IAS 37: Anas ha iscritto il Fondo rischi lavori su strade in concessione per passività probabili relative a contenziosi lavori. In corrispondenza del fondo rischi è rilevata nelle “Altre attività” un analogo importo di credito vs lo Stato.

OIC: Nel bilancio OIC i contenziosi lavori probabili su strade statali non erano accantonati, ma appostati nel prospetto fonti impieghi. La parte di contenzioso lavori riferita a strade in concessione Anas veniva invece iscritta quando definita, in relazione all'esito di contenziosi giudiziari o anche a seguito di accordi bonari in via transattiva. L'esito del contenzioso veniva considerato un maggior costo complessivo dell'opera e quindi portato ad incremento del valore delle opere cui si riferiva, tali costi venivano successivamente ammortizzati nell'ambito della categoria dei beni gratuitamente devolvibili.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, gli utilizzi del Fondo rischi lavori in concessione sono stati attribuiti alla voce di II livello “Acquisto di beni e servizi” mentre i rilasci e le altre variazioni alla voce “Altre spese correnti”.

Attività finanziaria verso strada dei Parchi (IFRS 9)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dell'IFRS 9** si evince:

		IFRS 9	OIC
Stato Patrimoniale	Attività Finanziaria	✓	
	Immobilizzazioni immateriali		✓
Conto Economico	Ricavi		✓
	Ammortamento		✓
	Oneri/proventi finanziari	✓	

IAS: È stata rilevata un'attività finanziaria pari al valore attuale delle rate che Anas incasserà da Strada dei Parchi S.p.A. Ad ogni chiusura contabile tale attività deve essere valutata al Costo Ammortizzato (inclusivo degli eventuali transaction costs) determinato sulla base del valore attuale dei flussi di cassa futuri calcolato con un tasso di attualizzazione pari al tasso interno di rendimento.

OIC: Tra le Immobilizzazioni Immateriali Anas aveva iscritto il valore della Concessione Rete Autostradale A24-A25 iscritta nel bilancio come diritto di concessione verso Strada dei Parchi, che veniva ammortizzata annualmente fino alla scadenza della concessione, prevista per il 2030.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione della voce di Stato Patrimoniale relative alle attività finanziarie verso Strada dei Parchi, rettificata dalle corrispondenti voce di Conto Economico relative agli oneri/proventi finanziari, è stata attribuita alla voce di II livello “Altre entrate per riduzione di attività finanziarie” – III livello “Riduzione di altre attività finanziarie verso Imprese”.

Imposte differite attive e passive (IAS 12)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dello IAS 12** si evince:

		IAS 12	OIC 25
Stato Patrimoniale	Attività per imposte anticipate	✓	
	Passività per imposte anticipate	✓	
Conto Economico	Imposte sul reddito	✓	

IAS 12: ANAS rileva tutte le imposte differite attive e passive derivanti da differenze temporanee emerse di sede di transizione ai nuovi standard contabili. Negli esercizi successivi, le imposte differite attive e passive si riverseranno in funzione delle modalità di assorbimento delle corrispondenti differenze.

OIC 25: Anas, in virtù del proprio modello fiscale, che determina strutturalmente perdite fiscali, non iscriveva le imposte differite attive in quanto, non definibile l'arco temporale entro il quale l'azienda potrebbe riassorbire il beneficio fiscale futuro, con risultati imponibili.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione delle voci di Stato Patrimoniale relative alle attività e passività per imposte anticipate e differite, rettificata dalla corrispondente voce di Conto Economico relative alle imposte sul reddito, è stata attribuita alla voce di II livello “Imposte e tasse a carico dell'ente” – III livello “Imposte, tasse a carico dell'ente”.

Schemi di “Conto consuntivo in termini di cassa”

A) Le entrate

ANAS S.p.A. "Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2021			Totale (in €/000)
E	I	E.1.00.00 Entrate correnti di natura tributaria, contributiva e perequativa	0
E	II	E.1.01.00 Tributi	0
E	II	E.1.02.00 Contributi sociali e premi	0
E	I	E.2.00.00 Trasferimenti correnti	0
E	II	E.2.01.00 Trasferimenti correnti	0
E	I	E.3.00.00 Entrate extratributarie	1.341.862
E	II	E.3.01.00 Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni	1.310.690
E	III	E.3.01.01 Vendita di beni	8
E	III	E.3.01.02 Vendita di servizi	39.352
E	III	E.3.01.03 Proventi derivanti dalla gestione dei beni	1.271.330
E	II	E.3.02.00 Proventi derivanti dall'attività di controllo e repressione delle irregolarità e degli illeciti	0
E	II	E.3.03.00 Interessi attivi	3.478
E	III	E.3.03.01 Interessi attivi da titoli o finanziamenti a breve termine	0
E	III	E.3.03.02 Interessi attivi da titoli o finanziamenti a medio - lungo termine	0
E	III	E.3.03.03 Altri interessi attivi	3.478
E	II	E.3.04.00 Altre entrate da redditi da capitale	6.601
E	III	E.3.04.01 Rendimenti da fondi comuni di investimento	0
E	III	E.3.04.02 Entrate derivanti dalla distribuzione di dividendi	6.601
E	III	E.3.04.03 Entrate derivanti dalla distribuzione di utili e avanzi	0
E	III	E.3.04.99 Altre entrate da redditi da capitale	0
E	II	E.3.05.00 Rimborsi e altre entrate correnti	21.093
E	III	E.3.05.01 Indennizzi di assicurazione	5.421
E	III	E.3.05.02 Rimborsi in entrata	13.669
E	III	E.3.05.99 Altre entrate correnti n.a.c.	2.003
E	I	E.4.00.00 Entrate in conto capitale	2.433.314
E	II	E.4.01.00 Tributi in conto capitale	0
E	II	E.4.02.00 Contributi agli investimenti	2.427.503
E	III	E.4.02.01 Contributi agli investimenti da amministrazioni pubbliche	2.427.503
E	III	E.4.02.02 Contributi agli investimenti da Famiglie	0
E	III	E.4.02.03 Contributi agli investimenti da Imprese	0
E	III	E.4.02.04 Contributi agli investimenti da Istituzioni Sociali Private	0
E	III	E.4.02.05 Contributi agli investimenti dall'Unione Europea e dal Resto del Mondo	0
E	II	E.4.03.00 Trasferimenti in conto capitale	0
E	II	E.4.04.00 Entrate da alienazione di beni materiali e immateriali	5.811
E	III	E.4.04.01 Alienazione di beni materiali	48
E	III	E.4.04.02 Cessione di Terreni e di beni materiali non prodotti	0
E	III	E.4.04.03 Alienazione di beni immateriali	5.763
E	II	E.4.05.00 Altre entrate in conto capitale	0
E	I	E.5.00.00 Entrate da riduzione di attività finanziarie	3.337
E	II	E.5.01.00 Alienazione di attività finanziarie	10
E	III	E.5.01.01 Alienazione di azioni e partecipazioni e conferimenti di capitale	10
E	III	E.5.01.02 Alienazione di quote di fondi comuni di investimento	0
E	III	E.5.01.03 Alienazione di titoli obbligazionari a breve termine	0
E	III	E.5.01.04 Alienazione di titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0
E	II	E.5.02.00 Riscossione crediti di breve termine	0
E	II	E.5.03.00 Riscossione crediti di medio-lungo termine	0
E	II	E.5.04.00 Altre entrate per riduzione di attività finanziarie	3.328
E	III	E.5.04.01 Riduzione di altre attività finanziarie verso Amministrazioni Pubbliche	0
E	III	E.5.04.02 Riduzione di altre attività finanziarie verso Famiglie	0
E	III	E.5.04.03 Riduzione di altre attività finanziarie verso Imprese	3.328
E	III	E.5.04.04 Riduzione di altre attività finanziarie verso Istituzioni Sociali Private	0
E	III	E.5.04.05 Riduzione di altre attività finanziarie verso Unione Europea e Resto del Mondo	0
E	III	E.5.04.06 Prelievi dai conti di tesoreria statale diversi dalla Tesoreria Unica	0
E	III	E.5.04.07 Prelievi da depositi bancari	0
E	I	E.6.00.00 Accensione Prestiti	289.318
E	II	E.6.01.00 Emissione di titoli obbligazionari	0
E	II	E.6.02.00 Accensione prestiti a breve termine	289.318
E	III	E.6.02.01 Finanziamenti a breve termine	289.318
E	III	E.6.02.02 Anticipazioni	0
E	II	E.6.03.00 Accensione mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	0
E	II	E.6.04.00 Altre forme di indebitamento	0
E	I	E.7.00.00 Anticipazioni da Istituto tesoriere/cassiere	0
E	I	E.9.00.00 Entrate per conto terzi e partite di giro	0
E	II	E.9.01.00 Entrate per partite di giro	0
E	II	E.9.02.00 Entrate per conto terzi	0

B) Le spese

ANAS S.p.A. "Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2021				Missione 14: Infrastrutture pubbliche e logistica			
Livello	Descrizione codice economico	Totale Spese (in €/000)	Programmi				
			Programma 1 "Lavori Nuove Opere" Cofog 04.5: trasporti	Programma 2 "Manutenzione Straordinaria" Cofog 04.5: trasporti	Programma 3 "Contratto di Programma - Parte Servizi" Cofog 04.5: trasporti	Programma 4 "Autofinanziamento" Cofog 04.5: trasporti	
I	U.1.00.00 Spese correnti	1.180.860	69.136	20.525	968.008	123.188	
II	U.1.01.00 Redditi da lavoro dipendente	451.112	29.320	11.594	391.123	19.075	
III	U.1.01.01 Retribuzioni lorde	344.155	22.369	8.845	298.389	14.553	
III	U.1.01.02 Contributi sociali a carico dell'ente	106.957	6.951	2.749	92.734	4.523	
II	U.1.02.00 Imposte e tasse a carico dell'ente	12.340	147	58	1.967	10.167	
III	U.1.02.01 Imposte, tasse a carico dell'ente	12.340	147	58	1.967	10.167	
II	U.1.03.00 Acquisto di beni e servizi	529.015	28.378	4.409	424.288	71.940	
III	U.1.03.01 Acquisto di beni non sanitari	18.469	336	133	4.476	13.526	
III	U.1.03.02 Acquisto di beni sanitari	0	0	0	0	0	
III	U.1.03.03 Acquisto di servizi non sanitari	510.546	28.043	4.277	419.811	58.415	
III	U.1.03.04 Acquisto di servizi sanitari e socio assistenziali	0	0	0	0	0	
II	U.1.04.00 Trasferimenti correnti	0	0	0	0	0	
II	U.1.07.00 Interessi passivi	17.090	1.110	438	14.819	723	
III	U.1.07.01 Interessi passivi su titoli obbligazionari a breve termine	0	0	0	0	0	
III	U.1.07.02 Interessi passivi su titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0	0	0	0	0	
III	U.1.07.04 Interessi su finanziamenti a breve termine	2.382	155	61	2.065	101	
III	U.1.07.05 Interessi su Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	465	30	12	404	20	
III	U.1.07.06 Altri interessi passivi	14.243	926	366	12.349	602	
II	U.1.08.00 Altre spese per redditi da capitale	8	1	0	7	0	
III	U.1.08.01 Utili e avanzi distribuiti in uscita	0	0	0	0	0	
III	U.1.08.02 Diritti reali di godimento e servizi onerosi	8	1	0	7	0	
III	U.1.08.99 Altre spese per redditi da capitale n.a.c.	0	0	0	0	0	
II	U.1.09.00 Rimborsi e poste correttive delle entrate	0	0	0	0	0	
II	U.1.10.00 Altre spese correnti	171.295	10.181	4.026	135.805	21.284	
III	U.1.10.01 Fondi di riserva e altri accantonamenti	97.343	6.327	2.502	84.398	4.116	
III	U.1.10.03 Versamenti IVA a debito	0	0	0	0	0	
III	U.1.10.04 Premi di assicurazione	18.187	244	97	3.257	14.590	
III	U.1.10.05 Spese dovute a sanzioni	255	2	1	23	230	
III	U.1.10.99 Altre spese correnti n.a.c.	55.509	3.608	1.427	48.128	2.348	

4. Nota illustrativa

Di seguito, sono illustrate le modalità di alimentazione delle principali voci dello schema del conto consuntivo in termini di cassa, strutturato su tre livelli di dettaglio delle entrate e delle spese, a partire dai dati di bilancio civilistico della Società.

Si precisa che, per le voci di II livello pari a 0, sono state omesse le corrispondenti voci di III livello.

A) Le entrate

Entrate extratributarie - €/migliaia 1.341.862

Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 1.310.690, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegate, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartite sulle voci di III livello “vendita di beni”, “vendita di servizi”, “proventi derivanti dalla gestione dei beni” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Interessi attivi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 3.478, mediante imputazione della relativa voce di Conto Economico rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “Altri interessi Attivi”.

Altre entrate da redditi da capitale

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 6.601, mediante imputazione della relativa voce di Stato Patrimoniale rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “Entrate derivanti dalla distribuzione di dividendi”.

Rimborsi ed altre entrate correnti

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 21.093 mediante:

- imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale relativa ai Crediti Tributari, con attribuzione alla voce di III livello “Rimborsi in Entrata”;
- imputazione delle relative voci di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “Indennizzi di assicurazione”;
- imputazione delle relative voci di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “Altre entrate correnti n.a.c.”.

Livello	Descrizione codice economico	Totale Spese (in €/000)	Missione 14: Infrastrutture pubbliche e logistica			
			Programma 1 “Lavori Nuove Opere” Cofog 04.6: trasporti	Programma 2 “Manutenzione Straordinaria” Cofog 04.6: trasporti	Programma 3 “Contratto di Programma - Parte Servizi” Cofog 04.6: trasporti	Programma 4 “Autofinanziamento” Cofog 04.6: trasporti
I	U.2.00.00 Spese in conto capitale	2.567.841	166.179	63.908	2.155.884	181.872
II	U.2.01.00 Tributi in conto capitale a carico dell'ente	0	0	0	0	0
III	U.2.01.01 Tributi su lasciti e donazioni	0	0	0	0	0
III	U.2.01.99 Altri tributi in conto capitale a carico dell'ente	0	0	0	0	0
II	U.2.02.00 Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni	2.477.962	161.059	63.688	2.148.484	104.732
III	U.2.02.01 Beni materiali	2.435.405	158.611	62.720	2.115.833	98.240
III	U.2.02.02 Terreni e beni materiali non prodotti	88	1	1	18	68
III	U.2.02.03 Beni immateriali	47.469	2.446	967	37.632	6.424
III	U.2.02.04 Beni materiali acquisiti mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
III	U.2.02.05 Terreni e beni materiali non prodotti acquistati mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
III	U.2.02.06 Beni immateriali acquisiti mediante operazioni di leasing finanziario	0	0	0	0	0
II	U.2.03.00 Contributi agli Investimenti	89.879	5.120	219	7.400	77.140
III	U.2.03.01 Contributi agli investimenti e Amministrazioni pubbliche	0	0	0	0	1
III	U.2.03.02 Contributi agli investimenti a Famiglie	0	0	0	0	0
III	U.2.03.03 Contributi agli investimenti a Imprese	89.879	5.120	219	7.400	77.139
III	U.2.03.04 Contributi agli investimenti a Istituzioni Sociali Private	0	0	0	0	0
III	U.2.03.05 Contributi agli investimenti all'Unione Europea e al Resto del Mondo	0	0	0	0	0
II	U.2.04.00 Trasferimenti in conto capitale	0	0	0	0	0
III	U.2.04.01 Altre spese in conto capitale	0	0	0	0	0
III	U.2.05.01 Fondi di riserva e altri accantonamenti in c/capitale	0	0	0	0	0
III	U.2.05.99 Altre spese in conto capitale n.a.c.	0	0	0	0	0
I	U.3.00.00 Spese per incremento attività finanziarie	0	0	0	0	0
II	U.3.01.00 Acquisizioni di attività finanziarie	0	0	0	0	0
II	U.3.02.00 Concessione crediti di breve termine	0	0	0	0	0
II	U.3.03.00 Concessione crediti di medio-lungo termine	0	0	0	0	0
II	U.3.04.00 Altre spese per incremento di attività finanziarie	0	0	0	0	0
I	U.4.00.00 Rimborsi Prestiti	161.284	0	0	0	161.283
II	U.4.01.00 Rimborsi di titoli obbligazionari	0	0	0	0	0
III	U.4.01.01 Rimborsi di titoli obbligazionari a breve termine	0	0	0	0	0
III	U.4.01.02 Rimborsi di titoli obbligazionari a medio-lungo termine	0	0	0	0	0
II	U.4.02.00 Rimborsi prestiti a breve termine	147.013	0	0	0	147.013
III	U.4.02.01 Rimborsi Finanziamenti a breve termine	147.013	0	0	0	147.013
III	U.4.02.02 Chiusure Anticipazioni	0	0	0	0	0
II	U.4.03.00 Rimborsi mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	14.270	0	0	0	14.270
III	U.4.03.01 Rimborsi Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	14.270	0	0	0	14.270
III	U.4.03.02 Rimborsi prestiti da attuazione Contributi Pluriennali	0	0	0	0	0
III	U.4.03.03 Rimborsi prestiti sorti a seguito di escussione di garanzie in favore dell'amministrazione	0	0	0	0	0
II	U.4.04.00 Rimborsi di altre forme di indebitamento	0	0	0	0	0
I	U.5.00.00 Chiusura Anticipazioni ricevute da istituto tesoriere/cassiere	0	0	0	0	0
I	U.7.00.00 Uscite per conto terzi e partite di giro	0	0	0	0	0
II	U.7.01.00 Uscite per partite di giro	0	0	0	0	0
II	U.7.02.00 Uscite per conto terzi	0	0	0	0	0
Totale entrate		4.067.833				
Totale uscite		3.909.984	235.316	84.434	3.123.891	466.344
Saldo		157.848				

Entrate in conto capitale - €/migliaia 2.433.314Contributi agli investimenti

La voce di II livello accoglie le voci peculiari della Società relative alle fonti di finanziamento ricevute per la costruzione e gestione delle infrastrutture stradali ed è stata alimentata per un valore complessivo di €/migliaia 2.427.503, mediante imputazione delle variazioni delle voci di Stato Patrimoniale ad essa collegata, al netto delle relative voci di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “Contributi agli investimenti da Amministrazioni Pubbliche”.

Entrate da alienazione di beni materiali ed immateriali

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 5.811, mediante imputazione dei decrementi, dovuti ad alienazioni, della voce di Stato Patrimoniale relativa a “Immobili, impianti e macchinari” ed “Attività immateriali”, con attribuzione alle voci di III livello “Alienazione di beni materiali” e “Alienazione di beni immateriali”.

Entrate da riduzione di attività finanziarie - €/migliaia 3.337Alienazione di attività finanziarie

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 10, mediante imputazione dei decrementi, dovuti ad alienazioni, della voce di Stato Patrimoniale relativa a “Partecipazioni”, con attribuzione alla voce di III livello “Alienazione di azioni e partecipazioni e conferimenti di capitale”.

Altre entrate per riduzione di attività finanziarie

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 3.328, mediante imputazione delle variazioni delle voci di Stato Patrimoniale relative a “Altre attività finanziarie” ad essa collegate, con attribuzione alla voce di III livello “Riduzione di altre attività finanziarie verso Imprese”.

Accensioni prestiti - €/migliaia 289.318Accensione prestiti a breve termine

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 289.318, mediante imputazione della variazione della voce di Stato Patrimoniale relativa a “Finanziamenti a breve termine e quota corrente” ad essa collegata, con attribuzione alla voce di III livello “Finanziamenti a breve termine”.

B) Le spese**Spese correnti - €/migliaia 1.180.860**Redditi da lavoro dipendente

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 451.112 mediante:

- imputazione delle voci di Conto Economico relative a “Salari e Stipendi” ed “Altri Costi” del personale rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative ai crediti e ai debiti verso il personale, con attribuzione alla voce di III livello “Retribuzioni Lorde”
- imputazione della voce di Conto Economico relativa agli “Oneri Sociali” rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative ai crediti e ai debiti verso il personale, con attribuzione alla voce di III livello “Contributi sociali a carico dell’ente”.

La ripartizione dei crediti e dei debiti verso il personale è stata effettuata sulla base dei criteri di ripartizione sopra illustrati.

Imposte e tasse a carico dell’ente

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 12.340, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale relative a crediti e debiti tributari, con attribuzione alla voce di III livello “Imposte e tasse a carico dell’Ente”.

Acquisto di beni e servizi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 529.015, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata, rettificata dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartite sulle voci di III livello “Acquisto di beni non sanitari”, “Acquisto di servizi non sanitari” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Interessi passivi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 17.090, mediante imputazione della voce di Conto Economico relativa agli “Interessi ed altri oneri finanziari”, con attribuzione alle voci di III livello “Interessi su finanziamenti a breve termine”, “Interessi su Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine” e “Altri interessi passivi”.

Altre spese per redditi da capitale

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 8, mediante imputazione della voce di Conto Economico relativa a canoni passivi per concessioni, con attribuzione alle voci di III livello “Diritti reali di godimento e servitù onerose”.

Altre spese correnti

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 171.295, mediante:

- imputazione dei rilasci e altre variazioni relative ai fondi rischi per contenzioso rettificare dalle variazioni delle corrispondenti voci di stato patrimoniale con attribuzione alla voce di III livello “Fondi di riserva e altri accantonamenti”
- imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata (costi per assicurazioni), rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “Premi di assicurazione”;
- imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata (costi per multe e sanzioni amministrative) con attribuzione alla voce di III livello “Spese dovute a sanzioni”;
- imputazione delle voci di conto economico relative agli oneri per contenzioso, rettificate dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale con attribuzione alla voce di III livello “Altre spese correnti n.a.c.”.

Spese in conto capitale - €/migliaia 2.567.841Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 2.477.962, mediante imputazione degli incrementi delle voci di Stato Patrimoniale relative a immobili, impianti e macchinari e attività immateriali, al netto delle corrispondenti voci di Conto Economico, ripartite sulle voci di III livello “Beni materiali”, “Terreni e beni materiali non prodotti” e “Beni immateriali” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

Contributi agli investimenti

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 89.879, mediante imputazione delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartita sulla voce di III livello “Contributi agli investimenti a Imprese”.

Rimborso prestiti - €/migliaia 161.284Rimborso prestiti a breve termine

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 147.013, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “Rimborso Finanziamenti a breve termine”.

Rimborso mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 14.270, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale relativa a debiti verso banche a medio-lungo termine, con attribuzione alla voce di III livello “Rimborso Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine”.

5. La classificazione della spesa in missioni e programmi**A) L'individuazione delle missioni e dei programmi**

Come previsto dal D.M. 27 marzo 2013 e dal successivo documento interpretativo (Circolare MEF 35/2013 del 22 agosto 2013) si è proceduto all'individuazione delle missioni, dei programmi e della relativa classificazione COFOG di II livello utilizzando come base di riferimento la classificazione delle missioni e dei programmi, già adottata, dal bilancio dello Stato.

Infatti, in tale ambito, il D.M. 27 marzo 2013 rimanda all'adozione di comuni schemi di bilancio articolati in missioni e programmi (cfr. DPCM 12/12/2012 “Definizione delle linee guida generali per l'individuazione delle Missioni delle Amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lett. a), del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91”) coerenti con la classificazione economica e funzionale individuata dagli appositi regolamenti comunitari in materia di contabilità nazionale.

Al fine di individuare le missioni ed i programmi, Anas ha costituito nel 2014 **un apposito Gruppo di Lavoro** composto da referenti di Amministrazione, del Controllo di Gestione, della Direzione Sistemi Informativi e Impianti e della Pianificazione Strategica.

Tale gruppo, a seguito dell'analisi delle missioni/programmi previste per il Bilancio dello Stato, ha identificato la **missione 014 “Infrastrutture Pubbliche e Logistica”** come missione maggiormente rispondente all'oggetto sociale di ANAS.

Si è quindi optato, all'interno di tale missione, ad identificare quattro programmi non previsti dalla classificazione del Bilancio dello Stato che meglio rappresentano le attività realizzate da ANAS per il perseguimento dei propri fini istituzionali e che nello specifico sono:

- Programma 1 «Lavori Nuove Opere»
- Programma 2 «Manutenzioni Straordinarie»
- Programma 3 «Contratto di Programma - Parte Servizi»
- Programma 4 «Altro»

La classificazione COFOG

Ai fini dell'individuazione della classificazione COFOG di II livello, si è utilizzata, come indicato dalla Circolare MEF 13 maggio 2013 (Circolare interpretativa del sopracitato DPCM 12/12/2012), “la struttura di corrispondenza tra i programmi e i gruppi COFOG” desumibile dall'allegato al disegno di legge di bilancio annuale dello Stato contenente il riepilogo delle dotazioni secondo l'analisi funzionale, ai sensi dell'articolo 21, comma 11, lettera d), della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Tale *struttura di corrispondenza* è stata ripresa dall'allegato 2 alla Circolare MEF del 13 maggio 2013, che riporta una tavola riassuntiva della corrispondenza tra le missioni e i programmi dello Stato vigenti e i gruppi COFOG di 2° livello.

A seguito dell'analisi dei gruppi COFOG di II livello associati alla missione **014 “Infrastrutture Pubbliche e Logistica”**, si è ritenuto maggiormente opportuno associare i 4 programmi individuati alla classificazione **COFOG 04.5 (Affari Economici – Trasporti)**.

B) Le modalità di ripartizione delle voci di spesa ai programmi individuati

In relazione all'associazione delle voci di spesa ai 4 programmi individuati, sono emerse le seguenti fattispecie:

- a) **univoca associazione** delle voci di spesa alle voci del conto consuntivo in termini di cassa;
- b) **non univoca associazione** delle voci di spesa alle voci del conto consuntivo in termini di cassa, per le quali si è proceduto ad individuare degli appositi criteri di ripartizione ottenuti dalla contabilità analitica; in particolare, i criteri sono stati individuati sulla base della ripartizione, in contabilità analitica, dei costi indiretti alle aree *Nuove Opere*, *Manutenzione Straordinaria*, *Contratto di Programma – Parte Servizi* che è, a sua volta, basata sulle percentuali delle imputazioni univoche dei costi diretti alle tre aree sopracitate.

Le percentuali di ripartizione individuate sono state le seguenti:

- Programma 1 «Nuove opere» - 6%
- Programma 2 «Manutenzioni Straordinarie» - 3%
- Programma 3 «Contratto di Programma - Parte Servizi» - 87%
- Programma 4 «Altro» - 4%

Si sottolinea che i criteri di ripartizione utilizzati sono riferiti ai dati di contabilità analitica dell'esercizio 20, in quanto la tempistica di elaborazione del consuntivo di cassa richiesta dal D.M. 27 marzo 2013 precede il momento di definizione della ripartizione dei costi indiretti per l'esercizio 2021 nella contabilità analitica della Società.

6. Verifica di coerenza con il Rendiconto Finanziario

A seguito delle attività condotte e rendicontate nel presente documento, sulla base di quanto previsto dall'art.9 del DM 27 marzo 2013, si è proceduto a verificare che il conto consuntivo di cassa sia stato redatto in coerenza con il rendiconto finanziario in termini di liquidità predisposto secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali, come anche si evidenzia dalla quadratura tra il saldo del conto consuntivo di cassa e il saldo del Rendiconto Finanziario pari a €/migliaia – 157.848

7. Conclusioni

Nonostante le difficoltà legate all'assenza di specifiche regole in relazione ad alcune voci peculiari dei principi internazionali, la Società ha elaborato il conto consuntivo di cassa attenendosi alle disposizioni normative attraverso un significativo lavoro di definizione autonoma dei criteri interpretativi e valutativi al fine di effettuare alcune associazioni per le quali le Regole Tassonomiche non forniscono adeguate linee guida e di garantire la coerenza con il Rendiconto Finanziario

In ragione di quanto sopra e stante l'attuale modello contabile adottato dalla Società, risulta imprescindibile la definizione di criteri e regole armonici e coordinati con quelli previsti per gli altri modelli contabili degli Enti della Pubblica Amministrazione che consentano di perseguire gli obiettivi di armonizzazione contabile insiti nell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di Cassa.

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA BILANCIO D'ESERCIZIO DI ANAS S.P.A. AL 31 DICEMBRE 2021

1. I sottoscritti Aldo Isi e Carmela Tagliarini, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Anas S.p.A., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 24.6 dello Statuto sociale di Anas S.p.A., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:
 - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche di Anas S.p.A., e
 - l'effettiva applicazione delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021.
2. Le procedure amministrativo-contabili e le prassi operative consolidate in essere, pur suscettibili dei necessari aggiornamenti finalizzati a recepire i cambiamenti intervenuti nella struttura organizzativa, hanno supportato il sistema di controllo interno amministrativo-contabile complessivamente in maniera adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla Legge 262/05 alla figura del Dirigente Preposto, considerato il quadro normativo di riferimento e la sua complessità.
3. Si attesta, inoltre, che:
 - 3.1. Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021:
 - a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del Regolamento (CE) n.1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
 - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Anas S.p.A.
 - 3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Anas S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Roma, 29 marzo 2022

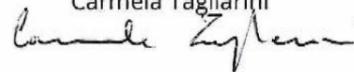
Amministratore Delegato

Aldo Isi



Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Carmela Tagliarini



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI DELL'ART.2429, II COMMA, DEL CODICE CIVILE SUL PROGETTO DI BILANCIO DELLA SOCIETA' ANAS S.P.A. RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2021

Signor Azionista Unico,

con la presente Relazione il Collegio Sindacale di ANAS S.p.A. - nominato con delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 1.8.2019 ed integrato nella composizione, ai sensi dell'art. 2401 del codice civile, con delibera dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti in data 23.12.2021 - riferisce in merito all'attività di vigilanza svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 in adempimento dei propri doveri e sui risultati dell'esercizio sociale come previsto dall'articolo 2429, 2° comma, del codice civile.

ATTIVITA' DI VIGILANZA

Nel corso dell'esercizio 2021 il Collegio Sindacale, come previsto dall'articolo 2403 del codice civile, ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo concreto funzionamento, seguendo, nell'espletamento delle sue attività, le norme ed i principi di comportamento emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare, nell'esercizio dell'attività di vigilanza, il Collegio, nel corso del 2021 e nei primi mesi del 2022:

- a. ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione. A tal fine si è riunito complessivamente n. 11 volte nel 2021 e n. 6 nel 2022 (fino al 13.4.2022);
- b. ha partecipato a tutte le n. 15 riunioni consiliari tenutesi nel corso del 2021 e alle n. 5 tenutesi nel 2022 (fino al 29.3.2022), nonché alle n. 8 Assemblee degli Azionisti tenutesi nel 2021 (di cui n. 4 riunioni hanno riguardato un aggiornamento di precedenti sedute che erano state convocate per la nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2022-2024 e per l'integrazione del Collegio Sindacale). Tutte le riunioni si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento;
- c. ha preso visione delle Relazioni Semestrali dell'Organismo di Vigilanza sulle attività effettuate in applicazione del D.Lgs. n. 231/2001, sottoposte al Consiglio di Amministrazione nelle riunioni del 22.2.2021 e dell'1.3.2022, ed ha inoltre incontrato l'Organismo nelle proprie riunioni tenutesi in data 27.5.2021 e 21.1.2022, tenendo un continuo scambio di informazioni che è risultato molto proficuo in termini di controlli ed approfondimenti su una serie di tematiche di rilievo per la Società, tra cui si segnala, in particolare, quella relativa agli affidamenti diretti. L'Organismo di Vigilanza aveva, infatti, portato all'attenzione del

Consiglio, nella riunione del 22.2.2021, gli esiti di un audit 231 sugli "Affidamenti diretti", sia c.d. "sotto soglia" che "sopra soglia", da cui erano emerse rilevanti criticità riconducibili a carenze organizzative nei controlli di secondo livello, carenza di dati completi ed affidabili nei sistemi aziendali ed inefficienze operative nella gestione documentale, a fronte delle quali erano state individuate nel report di audit n. 7 azioni correttive. In considerazione di ciò, e nelle more dell'implementazione delle azioni correttive, l'Organismo aveva richiesto un ulteriore approfondimento, sempre mediante un audit 231, su tutti gli affidamenti diretti conclusi nel periodo 01.01.2019-30.06.2020, volto a verificare, quanto agli affidamenti diretti cd. "sopra soglia", la sussistenza o meno dei requisiti e dei presupposti di legge richiesti dalla normativa applicabile ratione temporis e, quanto agli affidamenti diretti cd. "sotto soglia", la sussistenza o meno di affidamenti frazionati eventualmente elusivi delle relative norme vigenti. Tali ulteriori analisi hanno evidenziato (cfr. rapporti di Internal Audit del 2.12.2021 e del 20.12.2021), quanto agli affidamenti "sopra soglia", il rispetto dei presupposti di legge per la totalità degli items analizzati, e, quanto agli affidamenti "sotto soglia", la non sussistenza di casi di artificioso frazionamento con il fine di eludere quanto previsto dall'art. 35 comma 6 del D. Lgs. n. 50/2016, nonostante alcune situazioni di ripetuti affidamenti allo stesso fornitore in diverse Strutture Territoriali. Alla

luce di tutte le verifiche svolte e delle diverse azioni correttive implementate nel corso del 2021 dalla Società - tra cui, in particolare, l'introduzione di uno specifico e strutturato controllo sugli affidamenti diretti posto in capo alla Direzione Appalti e Acquisti nonché l'utilizzo dell'applicativo aziendale PCM per consentire una ricostruzione puntuale di tali affidamenti - l'Organismo ha evidenziato nella riunione di Collegio Sindacale del 21.1.2022, un generale rafforzamento del Sistema di Controllo Interno, ferma restando la raccomandazione che gli affidamenti diretti continuino, da un lato, a necessitare di più costanti e specifici monitoraggi e controlli e, dall'altro, che il ricorso agli stessi venga il più possibile limitato anche per evitare che si instaurino situazioni di familiarità con imprenditori locali. Il Collegio Sindacale, che ha costantemente monitorato la tematica attraverso diversi incontri con l'Internal Auditing (verifiche del 27.5.2021, del 18.11.2021 e del 21.1.2022) e sentendo al riguardo anche il Responsabile della Direzione Appalti e Acquisti (verifica del 27.5.2021) al fine di verificare lo stato di attuazione delle azioni correttive, condivide le raccomandazioni da ultimo formulate dall'Organismo di Vigilanza e peraltro recepite anche dall'Amministratore Delegato della Società che, nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 20.1.2022, ha rappresentato l'intendimento di intervenire in tale settore attraverso controlli sempre più stringenti e di dotare la Società di strumenti, in primis organizzativi

e di programmazione, che ne consentano ove possibile una riduzione e l'utilizzo solo nei casi in cui non si possa far ricorso a procedure ordinarie. Il Collegio, nella verifica del 21.1.2022, ha richiesto, peraltro, di effettuare specifici approfondimenti in relazione a talune casistiche (esame dei casi di "somma urgenza" e verifica delle situazioni nelle quali viene utilizzato il medesimo fornitore per il servizio) emerse nel corso dell'Audit condotto;

- d. ha preso atto delle informative del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e Trasparenza sulle attività svolte e sulle iniziative in corso, portate all'attenzione del Consiglio di Amministrazione (riunioni del 22.7.2021, del 4.10.2021 e del 20.1.2022), tra cui si segnala, in particolare, l'ottenimento da parte di ANAS, il 23.12.2021, della certificazione anticorruzione ISO 37001:2016, standard internazionale sui *"Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione"*;
- e. ha incontrato la struttura Risk Management istituita all'interno della Direzione Tutela Aziendale (verifica del 28.2.2022), da cui sono state acquisite informazioni sulle principali attività svolte nel corso del 2021, tra cui la pubblicazione della *"Politica di gestione del rischio del Gruppo ANAS - Policy di Enterprise Risk Management"*, nonché su quelle in corso e previste nel 2022. Tra queste ultime si segnala, in particolare, l'aggiornamento del *"Catalogo dei Rischi"*;
- f. ha esaminato le comunicazioni e le informative aziendali in tema di

sicurezza sui luoghi di lavoro ai sensi del D.Lgs. n. 81/08, che hanno riguardato anche tutte le iniziative e misure intraprese dalla Società alla luce dell'emergenza sanitaria "Sars Cov 2" in linea con la normativa nazionale e con le indicazioni di Capogruppo, al fine di gestire e contrastare la diffusione del virus in ambito aziendale;

g. ha incontrato (nelle verifiche del 27.5.2021, del 18.11.2021 e del 13.4.2022) il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex L. 262/05, con il quale sono state esaminate le relazioni, al 31.12.2020, al 30.6.2021 e al 31.12.2021 sulle modalità di impegno e di utilizzo delle risorse dell'Ex Fondo Centrale di Garanzia nonché sui rapporti in essere con le società concessionarie ai fini di quanto previsto dal punto 6 - parte 1 della Direttiva interministeriale emanata ai sensi dell'art. 1, comma 1025, della L. 296/2006;

h. ha ricevuto dall'Amministratore Delegato, nel corso delle riunioni di Consiglio di Amministrazione, le informative sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate, anche ai fini di quanto previsto dall'art. 2381, comma 5, del codice civile, ed ha inoltre incontrato più volte lo stesso anche nel corso di proprie verifiche (21.1.2021, 24.6.2021 e 16.7.2021) al fine di discutere di alcune tematiche di rilievo per la Società, tra cui in particolare l'adeguamento della durata della

Convenzione di Concessione di ANAS ai sensi dell'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge n. 296/06, di cui si dirà più in dettaglio in seguito;

i. ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della Società, anche attraverso la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni. In particolare, ha incontrato il Responsabile della Direzione Risorse Umane e Organizzazione (DRUO) che, nella riunione dell'11.3.2021, ha riferito: sul complessivo assetto organizzativo aziendale e sulla revisione dei modelli organizzativi di alcune Direzioni/Strutture Organizzative; sulle funzioni di controllo di secondo livello (tra cui la struttura "Compliance, Pareristica e Modello 231", istituita nell'ambito della Direzione Legale nel rispetto del Modello di Compliance di Gruppo di cui alla DdG 280/AD del 6.11.2019 e deputata ad assicurare il collegamento funzionale con la competente struttura di Capogruppo e con i presidi specialistici di compliance esistenti presso altre Direzioni per la gestione di normative specifiche); sullo stato di attuazione del progetto di revisione del sistema procedurale aziendale, attività che il Collegio ha seguito già nel corso del 2020 ed ha continuato a monitorare nel 2021 segnalando l'importanza di aggiornare nei tempi più brevi possibili le procedure, sia per garantire il regolare funzionamento della Società che per definire in maniera chiara i compiti e le responsabilità delle varie strutture/funzioni (nel corso del 2021 è,

infatti, proseguita l'attività di aggiornamento delle procedure svolta dall'ufficio interno ANAS "Organizzazione e Processi", essendosi concluso il 31.12.2020 il contratto con la società Business Integration Partners S.p.A.); su una serie di progetti da avviare nel 2021, tra cui il dimensionamento delle Direzioni di line, delle Strutture Territoriali e degli Uffici di Direzione Lavori, e lo svolgimento di un *appraisal*, in primis, dei primi riporti dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale, e poi da estendere alle ulteriori risorse. Sempre in tale riunione il Responsabile della DRUO ha confermato in generale l'adeguatezza dell'assetto organizzativo di ANAS, rappresentando che la Società si è attivata al fine di efficientare al massimo i processi, tra cui in particolare quelli inerenti alla gestione delle opere d'arte anche grazie all'assunzione di circa 50 Ingegneri avvenuta nel corso del 2020, e che, pure in presenza ancora di un sottodimensionamento, risulta assicurato l'ordinario svolgimento dell'attività. A tal proposito il Collegio Sindacale ha ricordato che, nel corso del 2020 (verifica del 5.6.2020), a fronte di una serie di importanti problematiche riscontrate, aveva evidenziato all'Amministratore Delegato la necessità di far effettuare una valutazione, da parte di un terzo indipendente e qualificato, sull'idoneità dell'attuale assetto organizzativo, amministrativo-contabile e del sistema di controllo interno volto a garantire il corretto funzionamento e la corretta rilevazione dei fatti della Società, nonché una verifica della

concreta attuazione dell'assetto medesimo e del sistema di controllo interno, in termini di valutazione, qualitativa e quantitativa, della dirigenza e delle risorse facenti capo a ciascuna funzione. La suddetta richiesta è stata reiterata nel corso della riunione del Consiglio di Amministrazione del 22.2.2021 nonché nel corso della suddetta verifica dell'11.3.2021 in cui l'allora Responsabile della DRUO ha fatto presente che la Società stava portando avanti una serie di progetti volti alla valutazione dell'adeguatezza dell'assetto organizzativo e che avrebbe provveduto ad avviare l'ulteriore attività richiesta dal Collegio (valutazione dell'assetto amministrativo-contabile e della dirigenza) nel corso del 2021. Successivamente il Collegio, nella riunione del 27.5.2021, ha ricordato che dalle ulteriori interlocuzioni avute sempre con la Responsabile della DRUO, era risultato che la valutazione della dirigenza sarebbe stata effettuata da un soggetto esterno individuato a seguito di specifica gara, sulla base del capitolato fornito al Collegio, e che tale attività avrebbe dovuto essere portata a compimento entro fine settembre 2021. Tutto ciò - forse anche in considerazione del rinnovo dell'organo amministrativo - non è avvenuto ed al riguardo il Collegio rimane in attesa di conoscere come il nuovo Consiglio intenda procedere al riguardo;

j. fermo quanto indicato al punto i., il Collegio ha, altresì, acquisito conoscenza e vigilato, sempre per quanto di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del Sistema di Controllo Interno amministrativo-

contabile. Al riguardo il Dirigente Preposto, nella verifica del 24.3.2022, ha presentato la propria Relazione sulle attività svolte per il rilascio dell'attestazione 262 sul Bilancio di Esercizio di ANAS al 31.12.2021, rilevando che, con riferimento a tale esercizio, nonostante il Sistema di Controllo Interno amministrativo-contabile di ANAS abbia registrato negli anni un progressivo affinamento sia in termini di disegno procedurale che in termini di accuratezza e adeguatezza dei controlli, anche nella modalità di lavoro "agile", permangono tuttavia alcune criticità ed aree di miglioramento. La generale esistenza di controlli compensativi atti a mitigare i possibili rischi legati alle suddette aree, hanno comunque assicurato la sostanziale correttezza dell'informativa contabile di ANAS e, pertanto, le procedure amministrativo-contabili e le prassi operative consolidate in essere hanno supportato il Sistema di Controllo Interno amministrativo-contabile complessivamente in maniera adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla legge 262/05 alla figura del Dirigente Preposto, considerato il quadro normativo di riferimento e la sua complessità;

k. in più occasioni (verifiche dell'11.3.2021, del 29.3.2021, del 24.3.2022 e del 29.3.2022) ha incontrato la Società incaricata della revisione legale dei conti (EY S.p.A.) per il consueto scambio di informazioni e per aggiornamenti sulle problematiche del bilancio 2021;

l. si è continuamente interfacciato con la struttura di Internal Auditing, con la quale si è incontrato nelle verifiche del 4.2.2021, 18.2.2021, 27.5.2021, 24.6.2021, 16.7.2021, 18.11.2021, 21.1.2022 e 28.2.2022, al fine di esaminare i Rapporti sugli esiti delle attività svolte, dai quali è in alcuni casi emersa la necessità di effettuare approfondimenti con le competenti strutture aziendali, nonché monitorare l'attuazione delle relative azioni correttive. Oltre ai già citati approfondimenti in ordine alle verifiche sugli affidamenti diretti, si segnala, nel seguito, l'esame dei seguenti Rapporti di audit (tra i tanti emanati dall'Internal auditing e discussi con la struttura medesima) di maggior rilievo:

- audit spot sul Ponte Lenzino (verifica del 4.2.2021) che è stato svolto a seguito del crollo di due campate del ponte sul fiume Trebbia in località Lenzino - su specifica richiesta del Presidente del Consiglio di Amministrazione di ANAS conseguente ad analogo istanza del MIMS - al fine di valutare l'adeguatezza delle procedure di verifica effettuate sull'infrastruttura e dei provvedimenti adottati. L'Audit ha in sintesi evidenziato diverse carenze nell'applicazione della procedura "Gestione Ispezioni Ponti, Viadotti e Sovrappassi". In relazione a tali rilievi l'Internal Auditing ha sostanzialmente raccomandato il corretto rispetto della procedura e delle relative tempistiche e modalità, nonché di sensibilizzare in tal senso il personale, ed ha, altresì, formulato suggerimenti sul miglioramento e potenziamento delle attività di

archiviazione dei documenti riguardanti le singole opere d'arte (il fascicolo dell'opera), sia in merito a tutte le attività svolte sulle stesse (ispezioni, manutenzioni, prove di carico, collaudi, ecc.), sia sugli eventuali provvedimenti di limitazione della circolazione adottati nel tempo. Il Collegio, nel condividere tali azioni correttive, ha invitato i *process owner* ad intervenire tramite soluzioni il più possibile incisive nei confronti del personale dipendente. La tematica della manutenzione e sorveglianza dei ponti e viadotti - in continuità con quanto già fatto nell'esercizio 2020 - è stata poi oggetto di esame da parte del Collegio anche in altre riunioni sia con l'Internal Auditing che con la competente funzione aziendale (Direzione Operation e Coordinamento Territoriale). Nella riunione del 18.11.2021 sono stati, in particolare, esaminati il follow-up relativo alla manutenzione e sorveglianza di ponti e viadotti volto a verificare l'effettiva implementazione delle azioni di miglioramento definite dal management a seguito dell'intervento di audit emesso nel settembre 2019 ed il follow-up relativo alla gestione di ponti e viadotti sulle strade di rientro, svolto relativamente al rapporto di audit emesso nel giugno 2020. Il primo dei follow-up è stato svolto in quanto dal precedente audit erano emerse notevoli carenze. Il follow-up, al riguardo, ha evidenziato un rafforzamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIQR), anche se il rating del processo esaminato è risultato nel suo

complesso "some improvements needed", in quanto a fronte di 12 azioni correttive precedentemente individuate, 9 sono risultate completate e 3 da ultimare (entro le scadenze previste), sebbene relative ad attività di dettaglio di tipo informatico, finalizzate a fornire ulteriore supporto all'attività ispettiva ed al tracciamento delle stesse, quali l'implementazione del Sistema Soawe. Anche il secondo dei follow-up esaminati è stato svolto in quanto il precedente audit (SCIQR risultato nel suo complesso "major improvements needed") aveva evidenziato criticità. Dal follow-up è emerso che, grazie a specifiche procedure e circolari emesse dalla competente Direzione Operation e Coordinamento Territoriale, sono state risolte la maggior parte delle problematiche individuate e risultano ancora in corso di esecuzione 2 azioni correttive, di cui una di prossima conclusione e una valutabile, in termini di conseguimento dei previsti benefici, solo a seguito dell'analisi dei dati relativi alle prime campagne di ispezione ricorrente e principale afferenti alle opere d'arte di cui ai rientri strade del D.P.C.M. 2019 (verifica che consentirà anche di valutare se le residue criticità riscontrate per le opere di cui ai rientri del D.P.C.M. 2018 si saranno completamente sanate). In sede di esame di tali follow-up il Collegio ha, altresì, incontrato il Responsabile della DOCT al fine di esaminare, congiuntamente all'Internal Auditing, la procedura "Gestione Ispezione Ponti, Viadotti e Sovrappassi" aggiornata rispetto

a quella che era stata emanata a luglio 2020 al fine di recepire: l'istituzione di una nuova struttura preposta all'ispezione delle opere d'arte per il coordinamento e la gestione, tramite soggetti specializzati, del processo ispettivo delle opere medesime, al fine di superare le problematiche emerse, negli ultimi anni, in materia; ulteriori aspetti riguardanti la gestione delle c.d. strade di rientro, regolando tutti i rapporti in essere tra le strutture territoriali e la citata nuova struttura preposta alla gestione dell'attività ispettiva e disciplinando le responsabilità ed i compiti di ciascuna di esse; le nuove linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, in ordine al monitoraggio delle opere d'arte. Nel corso di tale incontro, su specifica richiesta del Collegio, il Responsabile della DOCT ha inoltre evidenziato una particolare attenzione da porre sui ponti e viadotti realizzati con travi precomprese a cavi post-tesi in quanto strutture che, per la loro natura realizzativa, necessitano di controlli specifici attraverso l'utilizzo di particolari strumenti. Il Collegio ha richiesto quali azioni avesse intenzione di porre in essere la Società al riguardo. Il responsabile DOCT ha rilevato che dato l'elevato numero di strutture di tale tipologia (circa 25.000), la Società stava procedendo ad effettuare delle ispezioni approfondite su quelle che presentano maggior luce e/o maggior delicatezza strutturale, sulla base di una pianificazione definita dal Consiglio Superiore dei lavori

pubblici. A tal fine la Società si stava adoperando per avvalersi di ulteriore personale preposto a tale attività (circa 85 ingegneri), oltre a quelli già assunti nel corso degli ultimi mesi (circa 50) e, nel processo di *change management*, era stato inserito uno specifico progetto per assicurare l'applicazione delle linee guida che prevedono, proprio con riferimento a tali infrastrutture in c.a.p. (cemento armato precompresso), delle attività specialistiche. Le tematiche inerenti al monitoraggio e sorveglianza di ponti e viadotti sono state, quindi, costantemente attenzionate dal Collegio anche nel corso del 2021 in continuità con quanto già fatto nel 2020 e, data la rilevanza delle stesse anche in termini di rischi per la Società, il Collegio ha chiesto che fosse inserito anche nel Piano di Audit triennale 2022-2024 uno specifico audit al riguardo con approfondimento sulle suddette strutture in c.a.p.. Sul tema si ribadisce la necessità che vi sia costante attenzione del management della Società;

- audit spot inerente a taluni aspetti del Patrimonio Immobiliare (verifica del 16 luglio 2021), che è stato richiesto dal Collegio ad esito di un precedente audit che si era concluso nel 2020 con dei rilievi principalmente legati alla necessità di aggiornare il quadro procedurale inerente alla gestione del patrimonio della Società (rating "*Major Improvements Needed*"), con particolare riferimento a quello per il quale non si è completato l'iter per il trasferimento della proprietà da parte

dell'Agencia del Demanio ai sensi dell'art. 3 commi da 115 a 119 della Legge n. 662/1996. L'ulteriore audit spot si è focalizzato su due aspetti al fine di: aggiornare gli esiti delle interlocuzioni con l'Agencia del Demanio circa gli immobili strumentali non ancora trasferiti in proprietà ad ANAS (alla data di entrata in vigore del D.L. 50/2017 che ha abrogato la suddetta disposizione di cui alla L.662/96), dei quali il Demanio può richiedere la restituzione; verificare se nel bilancio ANAS al 31.12.2019 siano confluiti immobili il cui iter di trasferimento della proprietà non risulti concluso. Quanto al primo aspetto dall'audit è emerso che sono ancora in corso le interlocuzioni con l'Agencia del Demanio e che ANAS si è resa disponibile a svolgere valutazioni congiunte finalizzate a trovare soluzioni riguardanti lo stato giuridico di tali immobili (nello specifico sono circa 2520 le unità immobiliari, attualmente in gestione di ANAS, per le quali non si è perfezionato il trasferimento della proprietà, cui si aggiungono ulteriori 586 immobili circa in cui vi è una comproprietà con il Demanio). Il mancato trasferimento del titolo di proprietà ad ANAS di immobili in uso a causa dell'abolizione della relativa norma costituisce - a giudizio del team di audit - una criticità con conseguenti rischi riconducibili all'interruzione dell'operatività ed a maggiori costi derivanti da potenziali canoni da corrispondere. Per quanto concerne, invece, il secondo degli aspetti oggetto di audit le verifiche condotte hanno confermato che nel Bilancio

ANAS 2019 sono confluiti solo immobili di proprietà ANAS, acquisiti a titolo oneroso e per decreto, e non beni ancora non trasferiti in proprietà alla Società;

- audit spot sulle iniziative per la realizzazione del collegamento stradale Catania Ragusa ("Ragusana") e per la realizzazione del collegamento Orte-Mestre richiesto nel giugno 2021 dal Presidente del Consiglio di Amministrazione, a seguito di proposta del Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo della Società, volto a verificare il rispetto dell'iter autorizzativo seguito, le valutazioni fatte e le conseguenti determinazioni assunte da ANAS su tali iniziative (verifiche del 16.7.2021 e 18.11.2021). Gli esiti dell'audit hanno evidenziato che, a seguito delle attività di controllo svolte, per entrambe le iniziative: 1) il quadro documentale esaminato ha consentito, nel complesso, di ricostruire gli aspetti sostanziali dei due procedimenti che sono risultati in linea con i passaggi chiave dell'iter autorizzativo seguito di cui allo schema procedurale previsto dalla normativa per realizzazione dei lavori pubblici; 2) le decisioni/determinazioni assunte sono state compiute in coerenza con il sistema dei poteri e delle deleghe conferite all'organo di amministrazione e all'AD/DG. Per quanto attiene gli articoli di stampa riguardanti gli sviluppi delle due iniziative, le verifiche condotte hanno permesso di escludere la sussistenza delle ipotesi riportate dagli stessi. Si segnala, al riguardo, che anche nella

Relazione della Sezione Controllo Enti della Corte dei Conti sul risultato del controllo eseguito sull'esercizio 2020 si dà atto che da tutti gli approfondimenti svolti tramite l'Internal Auditing di ANAS non sono emersi profili di illegittimità dal punto di vista formale.

Oltre a quanto sopra il Collegio ha poi esaminato con l'Internal Auditing la pianificazione delle relative attività e, nello specifico, sia il Piano di Audit per l'anno 2021 (verifica del 18.2.2021) che il Piano di Audit triennale 2022-2024 (verifica del 21.1.2022), rispetto ai quali è stato anche reso al Consiglio di Amministrazione il parere propedeutico alla relativa approvazione come richiesto dall'attuale assetto dei poteri. Sul Piano triennale il Collegio è stato anche preliminarmente sentito in qualità di Stakeholder al fine di formulare richieste che sono state poi recepite in fase di definizione del Piano stesso, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'1.3.2022;

m. ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta dalla descrizione analitica fornita nelle note esplicative al bilancio;

n. ha incontrato, nella riunione del 21.1.2021, i Collegi Sindacali delle controllate ANAS International Enterprise S.p.A., Quadrilatero Marche e Umbria S.p.A. e Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione, per lo scambio di informazioni ai sensi dell'art. 2403 bis, 2° comma, c.c.;

o. con specifico riguardo ad ANAS International Enterprise S.p.A. il Collegio ha, altresì, acquisito informazioni in ordine al piano di riassetto delle attività all'estero che era stato elaborato da ANAS nel corso del 2020 e che prevedeva, in sintesi: 1) la scissione parziale di AIE, con conseguente incorporazione in ANAS di tutti i valori patrimoniali afferenti alle attività internazionali che la stessa avrebbe inteso mantenere in quanto ritenute profittevoli e coerenti con la propria mission; 2) il successivo conferimento da ANAS ad Anas Concessioni Autostradali (ACA) S.p.A., in tutto o in parte, dei diritti relativi alle partecipazioni ANAS e delle attività riferibili a concessioni autostradali in Italia ed all'estero; 3) la liquidazione di AIE. Nel corso del 2021 il Collegio è stato aggiornato sull'attuazione di tale operazione, ottenendo conferma dell'intervenuto rilascio, da parte di Autorità ed Enti terzi, di autorizzazioni e nulla osta a procedere nell'attuazione della prima fase del più ampio piano di riassetto societario e cioè con la scissione parziale. Tuttavia, l'approvazione del progetto di scissione parziale di AIE a beneficio di ANAS, prevista nella riunione di Consiglio di Amministrazione del 28 giugno 2021, è stata rinviata avuto riguardo alla esigenza, ai fini del perfezionamento dell'operazione, di adottare le opportune determinazioni da parte di FS nella sua qualità di azionista di ANAS, nel contesto di un nuovo vertice societario che si era insediato all'epoca recentemente. Inoltre, a ridosso delle deliberazioni che avrebbero dovuto essere assunte ad ottobre 2021 rispettivamente dai CdA

di AIE e di ANAS sempre con riguardo alla prima fase del progetto (ovvero alla scissione parziale di AIE a beneficio di ANAS), sono intervenute le disposizioni di cui alla legge 9 novembre 2021, n. 156, di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, c.d. "decreto Infrastrutture e Trasporti", che - nell'operare un complessivo riordino della gestione delle reti autostradali a pedaggio, prevedendo il trasferimento ad una costituenda società interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIMS ("NewCo") delle funzioni e delle attività attribuite dalle previgenti disposizioni ad ANAS con riguardo alle autostrade statali a pedaggio - hanno determinato la necessità di svolgere ulteriori approfondimenti. Ciò in considerazione del fatto - tra l'altro - che, sebbene non sia stato ancora emanato il DPCM attuativo della norma, sembrerebbe essere venuta meno la mission di ACA e la possibilità di dare seguito al conferimento alla stessa dei diritti relativi alle partecipazioni detenute da ANAS in concessionarie che gestiscono autostrade statali a pedaggio, con conseguente necessità di effettuare una nuova valutazione rispetto alla futura collocazione delle attività da conferire ad ACA secondo l'originario piano di riassetto. A tutto quanto sopra si è poi di recente aggiunto il conflitto russo-ucraino e l'adozione, da parte della comunità internazionale (segnatamente Stati Uniti, Regno Unito, Unione Europea), di un sistema di sanzioni nei confronti della Russia, che hanno introdotto ulteriori e significativi elementi di criticità e di incertezza rendendo altresì necessario un ripensamento del

piano di riassetto. Sempre con riguardo alle attività inerenti alla controllata AIE, nel corso del 2021 il Collegio ha acquisito informazioni rispetto alle raccomandazioni formulate alla Società con riguardo all'operazione di riordino societario anche in sede di relazione al bilancio 2020. In particolare, rispetto alla raccomandazione di assumere un atteggiamento cautelativo in ordine all'applicabilità all'operazione dell'art. 49 d.l. n. 50/2017 secondo cui: *"qualsiasi deliberazione o atto avente ad oggetto il trasferimento di ANAS S.p.A. o operazioni societarie straordinarie sul capitale della società è oggetto di preventiva autorizzazione del Ministro dell'economia e delle finanze d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti"*, il Collegio ha preso atto del parere trasmesso da FS, con nota del 22 giugno 2021, a MIMS e MEF rilasciato dal Prof. B. Mattarella. Nel parere si è addivenuti alla conclusione secondo cui - sia sotto il profilo del tenore letterale della norma sia sotto il profilo teleologico della stessa - l'art. 49 comma 5 del d.l. n. 50 del 2017 non sarebbe stato applicabile atteso che l'operazione *"non comporta il trasferimento di Anas, né ha a oggetto il suo capitale. Essa ha a oggetto, piuttosto, il capitale di sue società controllate e, svolgendosi all'interno del perimetro del consolidato Anas, lascia inalterato il suo capitale"*. Tale parere è stato, quindi, trasmesso ai citati Ministeri dalla stessa FS in allegato ad una nota del 22 giugno u.s., con cui quest'ultima pur affermando la non applicabilità ad ANAS della norma

richiamata ha inteso tenere comunque informate le Autorità di Governo sul prosieguo dell'operazione. Inoltre, il Collegio ha ottenuto chiarimenti sull'ulteriore profilo di attenzione sollevato, acquisendo conferma - attraverso apposito parere rilasciato dall'Avvocatura Generale dello Stato alla Società in data 28 luglio 2021 - dell'applicabilità ad ANAS delle disposizioni di cui al comma 5, dell'art. 14, del d.lgs. n. 175/2016 nel caso di conferimento da ANAS ad ACA in tutto o in parte dei diritti relativi alle partecipazioni ANAS e delle attività, quindi, sussistente in capo ad ANAS l'obbligo di sottoporre il piano di risanamento di ACA all'approvazione dell'Autorità di regolazione del settore, da individuarsi nell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, previa necessaria e preventiva interlocuzione con la stessa Autorità;

p. non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;

q. non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né esposti;

r. ha rilasciato un'apposita relazione sia sul Budget 2021 che sul Budget 2022 ai sensi di quanto previsto dall'art. 3 del D.M. 27 marzo 2013. Si segnala che il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con nota del 23.11.2021, ha confermato che trovano applicazione ad ANAS gli adempimenti previsti da tale D.M. anche in fase di predisposizione del bilancio di esercizio. La Società ha, pertanto, provveduto ad allegare al Bilancio di Esercizio al 31.12.2021 il conto consuntivo in termini di cassa redatto ai sensi del citato decreto

ministeriale.

Il Collegio ritiene di evidenziare, di seguito, gli eventi e le operazioni di maggiore rilievo relative all'esercizio 2021, facendo rinvio, per la maggior parte degli argomenti, alla Relazione sulla gestione e alle Note al bilancio:

1) il D.L. n. 121 del 10 settembre 2021 (conv. in L. n. 156/2021) - rubricato "Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale" (c.d. decreto Infrastrutture e Trasporti) con l'art. 2 ha modificato ed integrato alcune norme afferenti al settore stradale e autostradale. Con riferimento alle principali disposizioni di interesse per ANAS, che hanno previsto importanti e differenti profili di cambiamento nelle attività della Società, si rinvia ai commi dal 2-sexies al 2-sexiesdecies del decreto in parola. Tra queste di particolare importanza assumono le disposizioni di cui:

- al comma 2-sexies, con il quale viene prevista la costituzione di una nuova società (interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIMS) alla quale saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A. (comma 2-decies);

- al comma 2-undecies, con il quale viene prevista l'adozione per ANAS S.p.A. di sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, ivi comprese le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i

nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4 dell'art. 49 del D.L. n. 50/2017 (conv., con modificazioni, dalla L. n. 96/2017), e per ciascuna attività;

- al comma 2-duodecies, il quale modifica il secondo periodo del comma 870 dell'art. 1 della L. n. 208/2015, nella parte in cui prevede che il contratto di programma tra ANAS e MIMS "definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere", stabilendo che il Contratto di Programma tra l'ANAS ed il Ministero non definisce più il corrispettivo annuale, ma si limita a individuare le opere da realizzare e i servizi da rendere. Conseguentemente viene prevista l'abrogazione del comma 5 dell'art. 13 del D.L. 162/2019;

- al comma 2-terdecies, il quale ha previsto lo scioglimento e la messa in liquidazione delle "società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera b), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale". Ciò ha comportato la messa in liquidazione della società ADL-Autostrade del Lazio S.p.A.;

- al comma 2-quaterdecies, il quale integra le disposizioni di cui al comma 3-bis dell'art. 36 del D.L. 98/2011 riducendo dal 12,5% al 9% la quota

riconosciuta ad ANAS S.p.A. degli stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi;

2) la Società, anche nel corso del 2021, è stata impegnata nella gestione dell'emergenza sanitaria di interesse internazionale per l'epidemia da COVID-19. A tal proposito la Società ha richiesto al Governo che anche nel 2021 venisse erogato un contributo straordinario (così come avvenuto nel 2020 ai sensi dell'art. 214 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34, modificato dal D.L. c.d. "Milleproroghe", convertito in legge il 26 febbraio u.s.) a copertura della contrazione dei ricavi o, in alternativa, che venissero individuati dei meccanismi compensativi in sede di definizione del prossimo Contratto di Programma ANAS-MIMS. Tale ristoro è stato riconosciuto ad ANAS dall'art. 25, comma 2 quater, del D.L. n. 4/2022 (c.d. decreto Sostegni -ter) conv. in L. n. 25/2022;

3) nel quadro di attuazione delle sinergie tra ANAS e Ferrovie dello Stato ex-lege n. 96/2017, a seguito della Comunicazione organizzativa di Gruppo n. 64 del 30 marzo 2021 (denominata "Istituzione Steering Committee, Comitato Operativo e Gruppi di Lavoro per l'attuazione delle Sinergie ANAS nel Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane") sono stati costituiti, sotto il coordinamento della Capogruppo, sei gruppi di lavoro intersocietari per identificare sinergie nei seguenti campi: pianificazione e progettazione infrastruttura; sviluppo operations; risorse umane e organizzazione; procurement no core; innovazione e tecnologie infrastrutture; sviluppo internazionale. Tali

gruppi, definiti anche a seguito delle risultanze del gruppo di lavoro istituito con Comunicazione organizzativa ANAS del 7.10.2020 ed operativo tra ottobre e dicembre 2020, hanno svolto tra aprile e giugno 2021 una intensa attività istruttoria, ad esito della quale sono state individuate 23 iniziative di valore sinergico e strategico, al cui interno sono state ulteriormente selezionate 10 iniziative con previsioni di positivi impatti stimati sul conto economico di ANAS e di altre società del Gruppo tra il 2022 e il 2026;

4) sono state espletate gare per l'affidamento di accordi quadro per la manutenzione programmata;

5) la Società ha avviato, nel 2020, un'operazione di riassetto delle attività estere, ad oggi demandate interamente alla controllata ANAS International Enterprise S.p.A. ("AIE") che prevedeva l'internalizzazione in ANAS delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, più vicine al core business della Controllante, il trasferimento ad ANAS Concessioni Autostradali S.p.A. ("ACA", posseduta al 100% da ANAS) delle attività AIE ed ANAS relative alle concessioni autostradali a pedaggio/corrispettivo e, infine, la liquidazione delle iniziative non più profittevoli e/o coerenti con gli obiettivi industriali di Gruppo e con esse anche la liquidazione della stessa AIE. L'esecuzione di tale progetto, tuttavia, per una serie di circostanze, non ha trovato ancora compimento ed è stata più volte differita. Ciò anche in virtù delle disposizioni normative

dettate dal citato D.L. n. 121/2021 (conv. in L. n. 156/2021) le quali, prevedendo il trasferimento ad una costituenda società delle funzioni ed attività di ANAS riferite alle autostrade a pedaggio, potrebbero far venire meno la mission di ACA e la possibilità, per quest'ultima, di conseguire il proprio oggetto sociale, precludendo la possibilità di dare seguito alla citato operazione di riassetto (al riguardo si rinvia a quanto precisato nel precedente punto O.).

Il Collegio fa altresì presente che, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile, la Società ha fornito informativa in merito alla propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento. In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., unico azionista, titolare del 100% del Capitale sociale, esercita le attività di direzione e di coordinamento.

RISULTATI DELL'ESERCIZIO SOCIALE

Il progetto di Bilancio della Società per l'anno 2021, che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame, è stato redatto per il quarto anno consecutivo in conformità ai principi contabili internazionali EU/IFRS e si articola nella Relazione Finanziaria Annuale che comprende la Situazione Patrimoniale e Finanziaria, il Conto Economico, il Conto economico Complessivo, il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto, il Rendiconto finanziario, le Note esplicative al Bilancio e la Relazione sulla

Gestione, nonché nell'Attestazione congiunta dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'art. 24.6 dello Statuto Sociale. Completa, infine, la documentazione di bilancio, il conto consuntivo in termini di cassa predisposto in ottemperanza alle disposizioni dettate dall'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e dagli articoli 5 e 9 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013. Non risulta accluso, invece, il rapporto sui risultati redatto in conformità alle linee guida generali definite con DPCM 18 settembre 2012.

Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione tenutasi il 29.3.2022.

La Società ha redatto Bilancio separato. Il Bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Relativamente al Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, ha vigilato sull'impostazione dello stesso, sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione e alla struttura. Il Collegio ha in varie occasioni incontrato le strutture della Società per esaminare le principali problematiche del bilancio 2021 (verifiche del 28.2.2022, 24.3.2023 e del 29.3.2022). Nella verifica del 24.3.2022 è stata, peraltro, esaminata, con il Direttore Amministrazione, Finanza, Pianificazione e Controllo e con il Dirigente Preposto, la situazione

creditoria della Società, discutendo con gli stessi anche i criteri di valutazione applicati. Il Collegio in proposito ha raccomandato ad ANAS un'attenta valutazione della recuperabilità di taluni crediti significativi per importo e delicati per le caratteristiche di controparte.

Il Collegio richiama l'attenzione sui seguenti aspetti:

1) Attività Immateriali - Concessioni, Licenze, Marchi e Diritti similari.

Il Collegio Sindacale ha seguito con estrema attenzione il tema in esame, approfondendo tutte le novità normative ed interpretative intervenute al riguardo nel corso del 2021 e nei primi mesi del 2022.

Il Collegio rammenta che nella relazione finanziaria annuale è riportato che la posta in esame è stata iscritta dalla Società nel bilancio chiuso al 31.12.2017, a seguito della nuova configurazione del Contratto di Programma 2016-2020 che ha definito un assetto concessorio del tutto innovativo rispetto al passato. In particolare, è evidenziato che la sottoscrizione dell'indicato Contratto di Programma ha rappresentato per il concessionario ANAS una nuova dotazione finanziaria che lo Stato ha voluto destinare alla realizzazione di opere strutturali, con l'introduzione di un corrispettivo (parte servizi e parte investimenti) a decorrere da una certa data e con valori definiti nel piano finanziario regolatorio. La valutazione del nuovo assetto regolatorio è stata effettuata, nel bilancio 2017, tenendo conto sia della scadenza naturale della concessione (2032) che della possibilità di estensione della

concessione medesima, di ulteriori venti anni, quale prevista dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge 27 dicembre 2002 n. 296. La Società ha, a suo tempo, acquisito i pareri *pro-veritate* dello Studio Bussoletti Nuzzo & Associati (parere del 20.7.2018) e dello Studio Legale Luisa Torchia (pareri del 13.6.2018 e del 7.3.2019) a supporto delle iscrizioni in bilancio della posta relativa alla Concessione. In particolare, a conclusione del proprio parere del 13 giugno 2018, la Prof. Torchia ha concluso che "ANAS è ... titolare di una legittima aspettativa qualificata in ordine all'estensione temporale della concessione" ai sensi dell'art. 1, commi 1018 e 1019 della legge n. 296 del 2006. Quello al 31.12.2017 è stato il primo bilancio della Società redatto secondo i principi contabili internazionali (IAS/IFRS), in linea con il Gruppo FS del quale ANAS era entrata a far parte. Dalle interlocuzioni effettuate con l'amministrazione e con la Società di Revisione nel corso delle verifiche sopra indicate, è emerso che il principio contabile applicato ai fini dell'iscrizione in bilancio del valore della concessione è lo IAS 38 in quanto identificabile come attività immateriale in grado di produrre benefici economici futuri. Al riguardo la valutazione è stata allora supportata da un'apposita perizia, giurata in data 25 giugno 2018, della Deloitte Financial Advisory s.r.l..

Nel corso del 2021 il tavolo tecnico MIMS/MEF costituito al fine di valutare il prolungamento della durata della concessione di ANAS ai

sensi dell'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge n. 296 citata, ha deciso di sottoporre all'Avvocatura di Stato detta questione, tenendo conto della normativa comunitaria. Al riguardo l'Avvocatura ha redatto due pareri, il primo del 18 giugno 2021 e, successivamente, su richiesta del MIMS, in data 1^a ottobre 2021. In particolare con quest'ultimo l'Avvocatura - nel confermare l'esistenza di un potenziale contrasto dell'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge n. 296/2006 con gli artt. 18 e 43 della direttiva n. 23/2014/EE - ai fini della soluzione della problematica del prolungamento della concessione ANAS, ha ipotizzato "astrattamente percorribile l'adozione, da parte di ANAS, di un modello di gestione contabile separata, che miri a mantenere distinte l'attività quale concessionaria ex lege disciplinata dal contratto di programma da quella prettamente privatistica, svolta in regime concorrenziale, mediante l'introduzione di una espressa norma che imponga all'ANAS di individuare i costi e ricavi imputabili a ciascun settore e la distinta rendicontazione dei risultati di ciascuna attività". Tutto ciò, ha aggiunto l'Avvocatura, "previo parere della Commissione Europea, anche sulla norma da adottare, che valuti la compatibilità con i trattati del riconoscimento di un **diritto esclusivo** in capo all'ANAS S.p.A., ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, par. 1, n. 10 direttiva 2014/23/UE".

Sulla scorta di tale parere, in sede normativa, sono stati emanati i commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies dell'art. 2 del D.L. 10 settembre

2021 n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021 n. 156 (DL Infrastrutture e Trasporti). In estrema sintesi, con le menzionate disposizioni è stata prevista la costituzione di una nuova società interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo MIMS/MEF, alla quale trasferire le partecipazioni in società concessionarie di autostrade statali e, con riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS; in sostanza ANAS, per effetto di tale disposizione, rimane gestore unicamente della rete stradale ed autostradale non a pedaggio, sulla base della concessione in essere. Il comma 2-undecies, peraltro, sulla scorta del parere dell'Avvocatura dello Stato, ha precisato che "la Società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di **diritti speciali o esclusivi** ...". In aggiunta, il D.L. Infrastrutture e Trasporti citato ha esplicitamente eliminato la logica del "corrispettivo", introdotta nel precedente Contratto di Programma 2016-2020, così ritornando al riconoscimento di "contributi" a copertura dei costi sostenuti per lo svolgimento dell'attività ed ha ridotto la percentuale degli oneri di investimento riconosciuta ad ANAS, a partire dal 1° gennaio 2022, al 9%.

Tali disposizioni sono state commentate dalla Corte dei conti nella Determinazione del 25 gennaio 2022 n. 9 (recante la Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di ANAS

S.p.A. per il 2020), ove la Corte, dopo aver ricordato la finalità della norma, ha espresso l'opinione che la stessa non appaia risolutiva del problema, non avendo, tra l'altro, inciso sul tema critico della prorogabilità dell'attuale concessione per un potenziale contrasto con la normativa dell'Unione Europea.

In data 23.3.2022 il Direttore Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessori Autostradali del MIMS ha fornito ad ANAS taluni chiarimenti. In particolare, da un canto, detta Direzione ha rappresentato ad ANAS, a seguito dell'entrata in vigore del D.L n. 121/2021 sopra citato, la necessità di dare avvio alle attività di revisione del Contratto di Programma 2021-2025, segnalando, in considerazione della legislazione sopravvenuta, la necessità di assicurare anche l'adeguamento della parte normativa del Contratto che dovrà assicurare la **sostenibilità economico - finanziaria** della Società in relazione all'attività assentita in concessione. Più nel dettaglio, ha affermato il MIMS, compatibilmente con la natura di **diritto esclusivo e speciale** attribuita dal D.L. Infrastrutture e Trasporti a detta attività, occorre definire **l'entità del fabbisogno finanziario**, da assicurare secondo il meccanismo contabile della contribuzione che permetta il **recupero del costo economico-tecnico** relativo alle attività svolte.

In coerenza con il nuovo contesto di riferimento, che ridefinisce la regolazione delle attività afferenti a **diritti esclusivi o speciali**, precisa - sotto altro profilo - il MIMS, **potrà essere valutata anche la rideterminazione del termine di scadenza della concessione di ANAS.**

In chiusura il Direttore Generale - dopo aver richiesto ad ANAS di procedere all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) - dà notizia del fatto che la documentazione convenzionale **sarà inoltrata alle competenti Direzioni della Commissione Europea nei confronti delle quali sono state già attivate le opportune interazioni**, per i profili afferenti alla compatibilità con le norme comunitarie in materia di concorrenza.

In estrema sintesi, il MIMS, nella comunicazione citata, ha ritenuto di indicare che per effetto delle novità intervenute con il decreto Infrastrutture e Trasporti:

- a) occorre riattivare il procedimento previsto dall'art. 1, commi 1018 e 1019, della legge n. 296/2006 (con aggiornamento del PEF già presentato ad agosto 2020 da parte di ANAS) al fine di poter procedere alla rideterminazione del termine di scadenza del termine della concessione, contestualmente portando avanti l'interlocuzione - già intrapresa - con la Commissione Europea;
- b) l'adeguamento della parte normativa del contratto dovrà assicurare la **sostenibilità economico-finanziaria** della concessione, definendo

l'entità del fabbisogno finanziario (da assicurare secondo il meccanismo della contribuzione) in modo che lo stesso consenta il recupero del **costo economico-tecnico** delle attività svolte.

Il Collegio Sindacale ha preso atto delle suddette, fondamentali, indicazioni fornite dal Ministero concedente in merito all'attivazione del procedimento relativo al prolungamento della concessione (punto sub a) e ai criteri di determinazione della contribuzione (punto sub b).

Il Collegio ha esaminato in specifiche sessioni, tenute con le strutture, la società di revisione (EY) ed il soggetto incaricato di effettuare l'*Impairment Test* (Deloitte Financial Advisory S.r.l.), le assunzioni poste alla base dell'*Impairment Test* medesimo, effettuato in relazione a tale posta di bilancio, ottenendo, dagli stessi, rassicurazioni in merito al fatto che le assunzioni poste alla base di tale esercizio rispondano ad un principio di prudenza. Dall'analisi di Test di impairment della concessione rilasciato da Deloitte Financial Advisory S.r.l. in data 29 marzo 2022 non sono emerse criticità ed è risultata confermata la sostenibilità del valore indicato in bilancio a titolo di Concessione. EY S.p.A. ha rilasciato in data 30 marzo 2022 la propria relazione ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. n. 39 del 2010 senza sollevare eccezioni sulla tematica. Peraltro, nella verifica sindacale del 29 marzo 2022, il Collegio ha specificamente discusso con EY S.p.A. se l'introduzione a cura del D.L. n. 121/2021 del concetto di **diritto**

speciale od esclusivo in riferimento alla concessione ANAS potesse avere un impatto contabile e/o di valorizzazione in bilancio della posta medesima. Al riguardo EY S.p.A. ha espresso l'opinione che l'introduzione di tale concetto di **diritto speciale od esclusivo** non vada a modificare il rapporto concessorio definito nel 2017 mediante la stipula del Contratto di Programma 2016-2020; in più EY ritiene che il fatto che la concessione, per effetto di tale novella normativa, non sia configurabile come asset commercializzabile/cedibile a terzi da parte di ANAS, è fenomeno irrilevante ai fini della contabilizzazione/valorizzazione della posta medesima.

Alla luce di tutto quanto sopra, il Collegio Sindacale rileva che, stanti le informazioni acquisite, risultano osservate le norme di legge e i principi contabili che presiedono all'iscrizione e alla valutazione della posta contabile in argomento; ciò evidenziato, ritiene fondamentale, tuttavia, vista la estrema delicatezza della tematica, che la Società segua con attenzione gli sviluppi che nasceranno dalle interlocuzioni in essere, anche con l'Unione Europea, in quanto laddove gli esiti di tali interlocuzioni portassero a risultati diversi da quelli attesi, ne potrebbero discendere impatti, anche significativi, sul valore della posta in esame.

Considerata la sua rilevanza, il Collegio continuerà a seguire con attenzione la tematica.

- 2) Passività ed Attività potenziali. Nelle note al bilancio gli Amministratori descrivono le caratteristiche del contenzioso in essere dalla cui definizione potrebbero derivare esiti sfavorevoli ed oneri ad oggi non oggettivamente determinabili. Ferme le attività di verifica e monitoraggio dei contenziosi svolti dalla Società di revisione, in data 24.3.2022 il Collegio ha incontrato il Dirigente Preposto al fine di esaminare la procedura seguita per la gestione del contenzioso medesimo.
- 3) Partecipazioni. Nella relazione sulla gestione e nelle note al bilancio gli Amministratori illustrano le proprie considerazioni in merito alla valutazione della partecipazione nella controllata Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione ex lege n. 221/2012 ed in merito alle tematiche connesse al riconoscimento di un indennizzo a favore della stessa. Analogamente gli Amministratori danno conto della svalutazione della partecipazione detenuta nella Società Anas International Enterprise S.p.A.. Si evidenzia che, con riferimento al valore delle partecipazioni detenute al 31.12.2021, è stato effettuato apposito impairment test.
- 4) Altre Attività finanziarie non correnti e correnti. Nelle note al bilancio gli Amministratori riportano informazioni con riferimento al credito in essere verso la concessionaria Strada dei Parchi S.p.A.. La Società, così come effettuato nel precedente esercizio, ha proceduto ad effettuare una valutazione ai fini dell'IFRS9 in relazione al credito vantato nei confronti di Strada dei Parchi S.p.A., pari a 743.647 mila

Euro, dalla quale è risultata una potenziale perdita di valore di ulteriori 9.854 mila Euro (oltre a quella rilevata lo scorso esercizio pari a 257.586 mila Euro) imputabile all'aggiornamento dell'EAD (Exposure at default). Tale Perdita è stata accantonata nel fondo svalutazione crediti.

Per quanto a conoscenza del Collegio, gli Amministratori, nella redazione del suddetto Bilancio e nella predisposizione della Relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente con le norme di legge vigenti in materia e, in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

In particolare, la Relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio, e rappresenta i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2021.

Nelle note esplicative risultano indicati i criteri di redazione del Bilancio ed i fondamentali Principi Contabili applicati.

Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del Bilancio".

Lo Stato patrimoniale evidenzia un risultato positivo di esercizio di euro 401.657,00 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	9.241.480.277
Passività	Euro	6.800.012.473
Patrimonio Netto	Euro	2.441.066.147
Utile dell'esercizio	Euro	401.657

Il Conto Economico presenta in sintesi i seguenti valori:

Totale ricavi operativi	Euro	2.889.350.961
Totale costi operativi	Euro	(2.741.987.452)
Ammortamenti	Euro	(167.122.501)
Svalutaz. e perdite (riprese) di valore	Euro	13.147.949
Accantonamenti	Euro	0
Risultato Operativo (EBIT)	Euro	(6.611.043)
Proventi ed oneri finanziari	Euro	6.980.400
Risultato prima delle imposte	Euro	369.357
Imposte sul reddito	Euro	32.300
Utile dell'esercizio	Euro	401.657

L'utile di esercizio è pari ad euro 401.657,00 e il Consiglio di Amministrazione propone di destinare lo stesso:

- per il 5%, pari ad € 20.083,00 a Riserva Legale;
- per € 381.574,00 da versare secondo quanto previsto dall'articolo 49,

comma 11, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla Legge 21 giugno 2017, n. 96 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo.), che dispone *"... finché l'ANAS risulti compresa nel suddetto elenco dell'ISTAT, l'obbligo di versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle suddette norme, da effettuare ai sensi dell'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208"*.

Come indicato in precedenza, il progetto di bilancio è corredato del conto consuntivo in termini di cassa previsto dall'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e disciplinato dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013. Come stabilito dall'allegato 3 all'anzidetto decreto ministeriale, il conto consuntivo in termini di cassa è accompagnato da una nota illustrativa che spiega le modalità di composizione del documento contabile. In particolare, sono fornite indicazioni in merito a:

- a) la struttura del conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche applicate;
- b) le modalità di raccordo tra le voci del conto consuntivo in termini di cassa e il piano dei conti in uso nella contabilità generale;

- c) la fonte e la natura delle informazioni e dei dati utilizzati;
- d) i criteri interpretativi legati alla peculiarità dei principi contabili internazionali che informano il sistema contabile di ANAS;
- e) i criteri di determinazione di valori inseriti nelle voci di entrata e di uscita che compongono il documento contabile;
- f) criteri di classificazione della spesa per missioni e programmi, con descrizione delle modalità di individuazione delle missioni, dei programmi e dei gruppi COFOG (classification of the functions of government) correlati, nonché delle modalità di ripartizione delle voci di spesa tra i programmi individuati;
- g) la verifica di coerenza del conto consuntivo in termini di cassa con il rendiconto finanziario

Ciò posto, il Collegio, esaminata la documentazione sopra descritta e acquisite le informazioni necessarie nel corso delle verifiche effettuate, attesta, ai sensi degli articoli 13, comma 4, e 17, comma 4, del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, nonché dell'articolo 8 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013, che:

- 1) la Società ha adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 11 del decreto legislativo 31/5/2011, n. 91, e dell'articolo 7 del DM 27 marzo 2013, attraverso la presentazione, in apposito prospetto, della spesa complessiva riferita a ciascuna delle attività svolte, secondo un'aggregazione per missioni e programmi accompagnata dalla

corrispondente nomenclatura COFOG di secondo livello. L'informativa è resa, diversamente da quanto previsto dal citato articolo 7 del DM 27 marzo 2013, non all'interno della relazione sulla gestione, bensì in apposito allegato della relazione annuale finanziaria;

- 2) la Società ha adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, nonché degli articoli 5 e 9 del DM 27 marzo 2013, attraverso la predisposizione di un conto consuntivo in termini di cassa. Non risulta, invece, predisposto, il rapporto sui risultati redatto in conformità alle linee guida generali definite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 18 settembre 2012, previsto dall'articolo 5, comma 3, lettera b), del DM 27 marzo 2013. In proposito il Collegio esprime l'avviso che tale documento debba essere predisposto e, pertanto, invita la società, per il futuro, a conformarsi a tale indicazione;
- 3) il consuntivo in termini di cassa presenta risultanze coerenti con quelle del rendiconto finanziario.

La società EY S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 30.3.2022, la propria relazione al bilancio di ANAS al 31.12.2021 nella quale, nel richiamare l'attenzione su alcuni aspetti, ha affermato che il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio

chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, presso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, datata 25.3.2022, tenuto anche in conto della relazione rilasciata il 30.3.2022 dalla EY S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, della quale si è detto sopra, il Collegio propone all'Assemblea degli Azionisti di approvare il Progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2021, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di destinazione del risultato dell'esercizio.

Si rammenta che alla data di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021 viene a scadere il mandato relativo all'organo di controllo. Si invita, pertanto, l'Azionista ad assumere le necessarie delibere in merito.

Roma, 13 aprile 2022

Per il Collegio Sindacale

Dott.ssa Antonella Bientinesi

Dott.ssa Marianna Tognoni

Dott. Giovanni Desantis Firmato digitalmente da
GIOVANNI DESANTIS
C = IT

Anas S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'azionista unico della
Anas S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio dell'Anas S.p.A. (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione sui seguenti aspetti:

- a) Nella nota al bilancio n.19 "Attività immateriali - Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" gli Amministratori descrivono il Contratto di Programma 2016-2020, sottoscritto il 21 dicembre 2017 tra Anas S.p.A. ed il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (già Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), aggiornato il 24 luglio 2019 con Delibera CIPE n. 36/2019, che ha definito, in forte discontinuità con il passato termini e condizioni economiche per l'operatività di Anas e le conseguenti assunzioni alla base della valorizzazione della concessione. Essi evidenziano, inoltre, che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha comunicato in data 23 marzo 2022, che alla luce dell'entrata in vigore del D.L. 121/21 convertito dalla Legge 156/21, è necessario definire il fabbisogno finanziario della Società, secondo il meccanismo contabile della "contribuzione", che permetta il recupero del costo economico-tecnico relativo alle attività svolte, nonché valutare la rideterminazione del termine di scadenza della concessione, in coerenza con il nuovo contesto di riferimento.

- b) Nella nota al bilancio n.39 "Passività ed Attività potenziali" gli Amministratori descrivono le caratteristiche del complesso contenzioso che ha in essere la Società dalla cui definizione potrebbero derivare esiti sfavorevoli e oneri allo stato attuale non oggettivamente determinabili.
- c) Nella nota al bilancio n.21 "Partecipazioni", nel paragrafo "Andamento economico delle società partecipate" ed "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione gli Amministratori illustrano:
- le considerazioni effettuate in merito alla valutazione della partecipazione nella controllata Stretto di Messina S.p.A. in liquidazione, che per effetto delle norme contenute nell'art. 34 decies della Legge n.221/2012 è stata posta in liquidazione a far data dal 14 maggio 2013, e le rilevanti e complesse tematiche connesse al riconoscimento dell'indennizzo a favore della stessa;
 - l'aggiornamento della valutazione della partecipazione nella controllata Anas International Enterprise S.p.A. ed il possibile impatto negativo sulle iniziative in Russia e sul bilancio della stessa a seguito del conflitto bellico tra Russia ed Ucraina.
- d) Nella nota al bilancio n.23 "Altre attività finanziarie non correnti e correnti" gli Amministratori riportano informazioni in merito al credito in essere verso la concessionaria Strada dei Parchi S.p.A. pari a 743.647 mila euro e alla stima della potenziale perdita di valore pari a 267.440 mila euro, accantonata nel fondo svalutazione crediti, a causa del rischio creditizio ad essa connesso per il mancato pagamento di rate concessorie.

Il nostro giudizio non contiene rilievi con riferimento a tale aspetto.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note al bilancio i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio dell'Anas S.p.A. non si estende a tali dati.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori dell'Anas S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione dell'Anas S.p.A. al 31 dicembre 2021, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio dell'Anas S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio dell'Anas S.p.A. al 31 dicembre 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 30 marzo 2022

EY S.p.A.



Mauro Ottaviani
(Revisore Legale)

