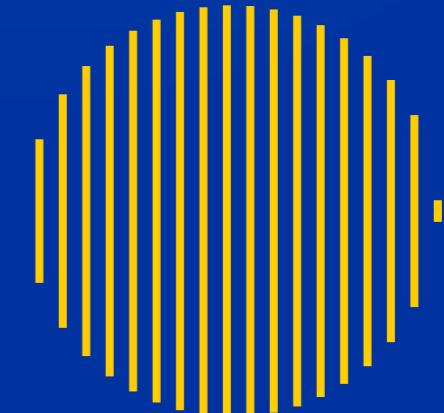
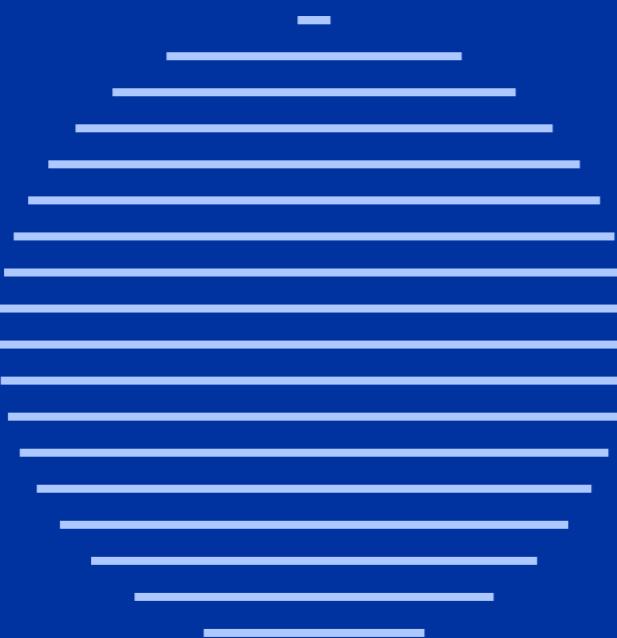


# BILANCIO **2024**

**RELAZIONE  
FINANZIARIA  
ANNUALE  
AL 31 DICEMBRE  
2024**



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

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

Capitale Sociale:

**euro 2.269.892.000,00 i.v.**

Sede Legale:

**Via Monzambano, 10 - 00185 Roma**

Codice Fiscale e Registro delle Imprese:

**80208450587**

R.E.A.:

**1024951**

Partita IVA:

**02133681003**

Sito web:

**[www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)**



## MISSIONE DELLA SOCIETÀ

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

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

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

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

La rete viaria comprende 32.333 chilometri di strade statali e di autostrade, compresi svincoli e complanari.

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

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

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

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

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

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

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

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



LIGURIA - STRADA STATALE 1 "VIA AURELIA" A CAPO NOLI

## ORGANI SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione:

	In carica fino al 5 marzo 2025 <sup>1</sup>	In carica dal 6 marzo 2025 <sup>3</sup>
Presidente	Dott. <b>Edoardo Valente</b>	Dott. <b>Giuseppe Pecoraro</b>
Amministratore Delegato	Ing. <b>Aldo Isi</b> <sup>2</sup>	Dott. <b>Claudio Andrea Gemme</b> <sup>4</sup>
Consigliere	Dott.ssa <b>M. Cristina Giangiacomo</b>	Dott.ssa <b>Laura De Mola</b>
Consigliere	Dott. <b>Carlo Palasciano Villamagna</b>	Prof. Avv. <b>Stefania Vasta</b>
Consigliere		Ing. <b>Bernardo Maria Fabrizio</b>

### Collegio Sindacale<sup>5</sup>:

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

### DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI<sup>6</sup>

Dott.ssa **Carmela Tagliarini**

### SOCIETÀ DI REVISIONE<sup>7</sup>

**PricewaterhouseCoopers S.p.A.**

<sup>1</sup> Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 23 dicembre 2021 per gli esercizi 2021-2022-2023. In data 21 settembre 2023 la consigliera Avv. Antonella D'Andrea ha rassegnato le proprie dimissioni con effetto immediato. Con l'approvazione, da parte dell'Assemblea degli Azionisti del 29 aprile 2024, del bilancio al 31.12.2023, è venuto a scadere il mandato del Consiglio di Amministrazione che ha continuato a operare in regime di *prorogatio* fino all'Assemblea degli Azionisti del 6 marzo 2025, che ha nominato il nuovo Organo di Amministrazione per il triennio 2025-2027.

<sup>2</sup> L'Ing. Aldo Isi ha, altresì, ricoperto l'incarico di Direttore Generale, come da nomina da parte del Consiglio di Amministrazione del 23 dicembre 2021.

<sup>3</sup> Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 6 marzo 2025 per il triennio 2025-2027.

<sup>4</sup> Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 6 marzo 2025, che ha, altresì, conferito i relativi poteri. Non è stata prevista la nomina di un Direttore Generale.

<sup>5</sup> Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 29 aprile 2022 per gli esercizi 2022-2023-2024.

<sup>6</sup> Nominato dal Consiglio di Amministrazione del 26 maggio 2022 fino all'Assemblea degli Azionisti per l'approvazione del Bilancio al 31.12.2023. A decorrere dall'Assemblea degli Azionisti del 29 aprile 2024, che ha approvato il suddetto bilancio, la Dott.ssa Tagliarini ha continuato a operare in regime di *prorogatio*. Il Consiglio di Amministrazione del 6 marzo 2025 ha confermato l'incarico al Dirigente Preposto uscente fino a nuova nomina, ai sensi di quanto previsto dal relativo Regolamento.

<sup>7</sup> Incarico conferito dall'Assemblea degli Azionisti del 4 maggio 2023 per gli esercizi 2023-2024-2025.

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

Magistrato delegato al controllo

Dott. **Gianluca Albo**

Delegato sostituto al controllo

Dott. **Mauro Senatore**

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

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

## INDICE

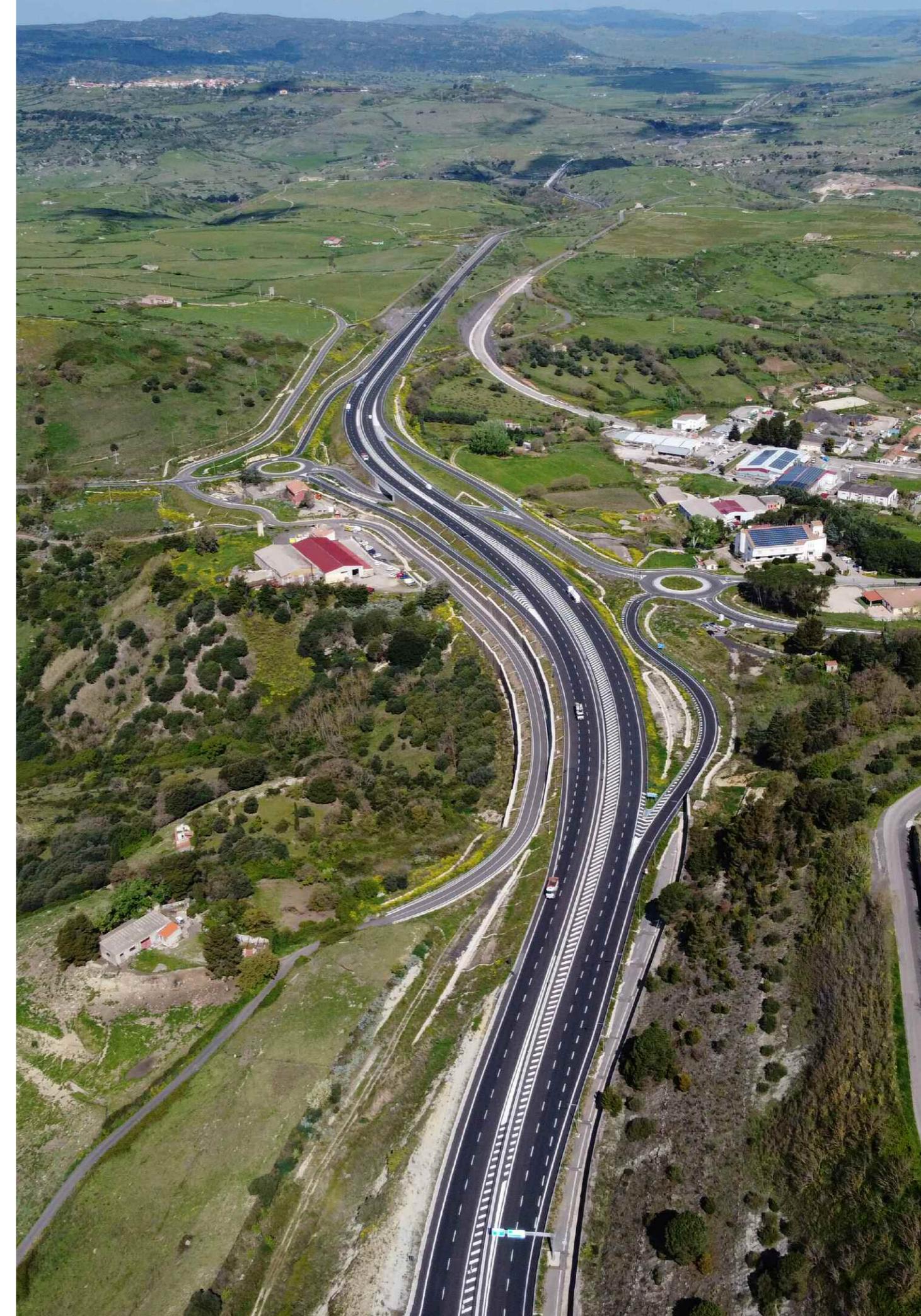
MISSIONE DELLA SOCIETÀ	4
ORGANI SOCIALI	7
INDICE	9
ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI	10
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	<b>12</b>
LEGENDA E GLOSSARIO	14
PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2024	16
PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE	17
PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO	22
RISORSE UMANE	24
COMPLIANCE AMBIENTE	34
QUADRO MACROECONOMICO	35
RAPPORTI CON LO STATO E ALTRI ENTI LOCALI	38
FONDI EUROPEI	46
FATTORI DI RISCHIO	52
INVESTIMENTI	58
ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO	75
CLIENTI	89
ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO	94
EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA	103
ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE	109
ALTRI INFORMAZIONI	127
EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	131
PROSPETTI CONTABILI	132
<b>NOTE AL BILANCIO</b>	<b>138</b>
ALLEGATO - CONTO CONSUNTIVO DI CASSA	

pag.

## ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Anas S.p.A., del 10 aprile 2025, presieduta dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione Dott. Giuseppe Pecoraro, 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 31.12.2024, corredata dalla Relazione sulla Gestione al 31.12.2024 e dal Conto Consuntivo in termini di cassa ai sensi del D.M. 27 marzo 2013, che chiude con una perdita di 92.010.657 euro;
- di approvare la proposta di portare a nuovo tale perdita.



SARDEGNA - STRADA STATALE 131 "CARLO FELICE", SVINCOLO DI BONORVA NORD

# RELAZIONE SULLA GESTIONE



## LEGENDA E GLOSSARIO

### INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (NON GAAP MEASURE)

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

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

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

### Termini di uso ricorrente

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

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

## PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2024

Principali Risultati Raggiunti nel 2024	2024	2023
RICAVI OPERATIVI (€/Mln)	4.223,08	3.907,13
COSTI OPERATIVI (€/Mln)	(4.096,96)	(3.771,21)
MARGINE OPERATIVO LORDO [EBITDA] (€/Mln)	126,12	135,92
RISULTATO OPERATIVO [EBIT] (€/Mln)	(45,27)	(46,53)
RISULTATO D'ESERCIZIO (€/Mln)	(92,01)	(162,73)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA (€/Mln)	(1.336,32)	(1.530,80)
MEZZI PROPRI	2.189,97	2.281,73
ROE	RN/MP*	-3,89%
ROI	EBIT/CI*	-5,64%
ROS (EBIT MARGIN)	EBIT/RIC	-1,07%
EBITDA/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	EBITDA/RIC	2,99%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (NAT)	RIC/CI*	5,26
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	PFN/MP	(0,61)
		(0,67)

## 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

## PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE

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 Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito "Gruppo FS") come dettagliati nelle Note al Bilancio d'esercizio. Tali schemi riclassificati contengono indicatori di performance alternativi rispetto a quelli riferimenti direttamente dagli schemi di bilancio, che il management ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal business. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario", riportata nella Relazione Finanziaria annuale, cui si fa rinvio.

Di seguito si evidenziano le principali variazioni intervenute al 31 dicembre 2024 rispetto ai saldi economici e patrimoniali al 31 dicembre 2023, le motivazioni sottostanti tali variazioni sono ampiamente descritte all'interno delle specifiche sezioni delle Note al Bilancio d'esercizio, a cui si fa rinvio.

### Conto economico riclassificato

	Valori in €/mln			
	2024	2023	Variazione	%
<b>Ricavi operativi</b>	4.223,08	3.907,13	315,95	8%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.182,37	3.837,90	344,47	9%
Altri proventi	40,71	69,23	(28,52)	-41%
<b>Costi operativi</b>	(4.096,96)	(3.771,21)	(325,75)	9%
Costo del personale	(548,34)	(495,43)	(52,91)	11%
Altri costi netti	(3.548,62)	(3.275,78)	(272,84)	8%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	126,12	135,92	(9,80)	-7%
Ammortamenti	(166,98)	(170,52)	3,54	-2%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4,41)	(11,93)	7,52	-63%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	(45,27)	(46,53)	1,27	-3%
Proventi e oneri finanziari	(46,78)	(116,24)	69,46	-60%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	(92,04)	(162,77)	70,72	-43%
Imposte sul reddito	0,03	0,04	(0,01)	-24%
<b>RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO</b>	(92,01)	(162,73)	70,71	-43%

**Stato patrimoniale riclassificato**

	<i>Valori in €/mln</i>			
	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
Capitale circolante netto gestionale	(668,36)	(485,74)	(182,62)	38%
Altre attività nette	314,51	145,91	168,60	>100%
<b>Capitale circolante</b>	<b>(353,85)</b>	<b>(339,83)</b>	<b>(14,02)</b>	<b>4%</b>
Immobilizzazioni tecniche	1.304,02	1.459,43	(155,41)	-11%
Partecipazioni	297,46	639,96	(342,50)	-54%
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>1.601,48</b>	<b>2.099,38</b>	<b>(497,91)</b>	<b>-24%</b>
TFR	(23,39)	(24,25)	0,86	-4%
Altri fondi	(713,09)	(984,38)	271,29	-28%
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(736,47)</b>	<b>(1.008,62)</b>	<b>272,15</b>	<b>-27%</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>853,65</b>	<b>750,93</b>	<b>102,71</b>	<b>14%</b>
Posizione finanziaria netta a breve	(2.540,77)	(2.456,41)	(84,36)	3%
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.204,45	925,61	278,84	30%
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(1.336,32)</b>	<b>(1.530,80)</b>	<b>194,48</b>	<b>-13%</b>
Mezzi propri	2.189,97	2.281,73	(91,76)	-4%
<b>TOTALE COPTURE</b>	<b>853,65</b>	<b>750,93</b>	<b>102,71</b>	<b>14%</b>



BASILICATA - PERSONALE ANAS SUL RACCORDO AUTOSTRADALE SICIGNANO-POTENZA

**Andamento gestione finanziaria**

L'anno 2024 è stato caratterizzato da un indebitamento bancario medio inferiore a quanto registrato nel corso dell'anno precedente, in coerenza con gli incassi attesi e con l'incremento dei volumi di incasso dei contributi, soprattutto quelli verso lo Stato. In particolare, con riferimento a questi ultimi, l'incremento è stato motivato sia dalle attività poste in essere dal MIT volte all'assegnazione di nuova cassa, sia dall'anticipazione al 2024 degli stanziamenti dei contributi di Fondo Unico di competenza 2025, nella misura complessiva di 300 milioni di euro, disposta dall'art. 1, commi 4 e 5, del D.L. n. 155 del 19 ottobre 2024, coordinato con la legge di conversione n. 189 del 9 dicembre 2024. Si segnala che, nel solo mese di dicembre, a seguito delle citate azioni e delle attività intraprese per il miglioramento, in termini di completezza e correttezza, del monitoraggio degli investimenti aziendali nella BDAP, gli incassi ricevuti dal MIT sono stati pari a 734 milioni di euro, di cui 675 milioni di euro a fronte della 4<sup>o</sup> rendicontazione dei contributi confluiti nel Fondo Unico, in ottemperanza alle prescrizioni normative contemplate nell'art. 1, comma 869, della legge n. 208/2015 e nel relativo Decreto Interministeriale attuativo.

Quanto sopra rappresentato ha reso possibile registrare alla data del 31 dicembre 2024 una posizione finanziaria netta inferiore rispetto all'anno precedente.

Con riferimento ai soli contributi confluiti nel Fondo Unico si rappresenta che nel corso dell'anno 2024 si è provveduto alla formalizzazione di n. 4 richieste di erogazione, a fronte delle quali gli incassi complessivamente realizzati alla data del 31 dicembre 2024 ammontano a circa 2.439 milioni di euro, a fronte di circa 2.010 milioni di euro del 2023.

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 2024 sul conto Anas intrattenuto presso Banca d'Italia:

	<i>Valori in €/mln</i>
<b>TIPOLOGIA CONTRIBUTI</b>	
Fondo Unico	2.438,94
FSC ex FAS	33,48
Contributi pluriennali	39,09
FSC 2014 – 2020	260,23
Contributi verso EE. LL. e Giubileo 2025	295,05
Contributi Comunitari	27,30
Contributi compensativi – parte corrente	25,24
Fondo adeguamento prezzi	84,20
Altri incassi residuali	0,01
<b>Totale</b>	<b>3.203,54</b>

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:

	<i>Valori in €/mln</i>	
	<b>Importi incassati da Anas nel 2024</b>	<b>Pagamenti disposti da Anas nel 2024</b>
Ponti Viadotti e Gallerie	8,43	11,33
Contratti di Programma	537,73	491,59
Rifinanziamento Cdp 2016-2020 - Fondo Infrastrutture 2017 Delibera CIPE 65/2017	368,80	392,27
Strade Statali di Rientro - Fondo Infrastrutture 2017	13,18	15,36
Strade Statali di Rientro - Fondo Infrastrutture 2018	181,94	59,44
Contributo per le strade dismesse dalle Regioni	2,29	1,65
Sisma Italia centrale - Fondo Infrastrutture 2017	36,52	28,20
Sisma Italia centrale - Fondo Infrastrutture 2018	14,92	12,56
Sisma Italia centrale - Fondo Infrastrutture 2019	40,61	31,29
Completamento Itinerari - Fondo Infrastrutture 2018	10,85	6,92
Ponti viadotti e Gallerie - Fondo Infrastrutture 2018	10,94	8,53
Ponti viadotti e Gallerie - Fondo Investimenti 2019	297,88	273,06
Asse Autostradale SA-RC Legge n. 147/2013 art. 1, comma 124	10,43	9,22
Mondiali Sci Cortina 2000	5,23	8,97
Deflazione del contenzioso DL 50/2017, art.49, comma 7	2,52	-
Contributi pluriennali	136,93	71,29
Contributi vari	7,99	22,70
Sblocca Italia DL 133/2014	37,98	39,44
Fondo Investimenti 2020 - Legge n. 160 del 30/12/2019 art. 1 c. 14 punto A sub punto decies	80,18	30,01
Legge Bilancio 2021 - Legge n. 178 del 30/12/2020	153,07	110,21
Legge Bilancio 2022 - Legge n. 234 del 30/12/2021	443,14	465,70
Legge Bilancio 2023 - L. 197/22 art.1 c. 514	37,36	33,02
SS106 "Jonica"	0,03	-
<b>TOTALE</b>	<b>2.438,94</b>	<b>2.122,75</b>

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

Nel corso del 2024, oltre agli affidamenti concessi a titolo di scoperto di c/c, rispetto ai quali le convenzioni erano state perfezionate nel 2023 e aventi durata biennale secondo quanto definito negli atti convenzionali di riferimento, Anas ha usufruito altresì di ulteriori affidamenti per finanziamenti di breve periodo (denaro caldo), per anticipazioni crediti e operazioni di *factoring*. Si fa presente che, nel corso dell’anno 2024, l’indebitamento medio a breve termine è stato pari a circa 719 milioni di euro.

Gli interessi passivi maturati sono stati pari a circa 33,44 milioni di euro, di cui 14,90 milioni di euro maturati su utilizzi di scoperti di conto corrente, 12,54 milioni di euro per anticipazioni crediti, 4,39 milioni di euro su finanziamenti a breve termine (denaro caldo) e 1,61 milioni di euro per operazioni di *confirming* e oneri finanziari sui mutui. Gli interessi attivi, essenzialmente riconducibili alla liquidità di cui all’ex FCG, sono stati pari a circa 6,77 milioni di euro.

Si rappresenta che a fine gennaio 2025, a seguito di monitoraggio informale sono state stipulate due nuove convenzioni bancarie per il servizio di c/c aziendale di durata biennale.

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

Si conferma che nel corso del 2024 Anas ha regolarmente provveduto a trasmettere i dati richiesti ai sensi delle seguenti norme:

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

### **Conto consuntivo in termini di cassa**

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

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

### **Contratto di Programma Anas-MIT 2021-2025**

Con nota dell'11 dicembre 2024 il MIT ha comunicato il completamento dell'iter di approvazione e, conseguentemente, la piena efficacia del Contratto di Programma Anas-MIT 2021-2025. Ciò a seguito dell'ammissione al visto e dell'intervenuta registrazione in data 9 dicembre 2024 (prot. n.4285), da parte della Corte dei Conti, del Decreto Interministeriale MIT-MEF del 22 ottobre 2024 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 297 del 19 dicembre 2024).

La proposta di Contratto di Programma era stata approvata, con prescrizioni, dal CIPESS con delibera n. 6 del 21 marzo 2024, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 160 del 10/07/2024. Il MIT, nel comunicare ad Anas tale approvazione con nota del 22 marzo 2024, aveva rappresentato che *"il completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 costituisce atto presupposto per il successivo aggiornamento del Piano Economico- Finanziario (PEF) e la stipula della nuova convenzione in osservanza alle disposizioni normative di cui all'oggetto (art. 1, commi 1018 [e 1019] della legge n. 296/2006. art. 2, commi sexies/sexagesimotertios, decreto legge n. 121/2021 convertito in legge n. 156/2021, n.d.r.)".*

Il Contratto di Programma 2021-2025 ha come periodo di riferimento il quinquennio ricompreso tra il 1° gennaio 2021 e il 31 dicembre 2025 (in quanto il precedente contratto disciplinava il periodo 2016-2020 e si è fino a oggi operato anche sulla base di aggiornamenti infrannuali) ed è costituito da uno schema di Articolato unico per Investimenti e Servizi e dai relativi Allegati.

Lo stesso tiene conto degli interventi normativi successivi alla sottoscrizione del CdP 2016-2020 e successivi aggiornamenti e attua, in particolar modo, le disposizioni contenute all'art. 2 commi sexies/sexagesimotertios del decreto legge n. 121/2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021 (c.d. "Decreto Infrastrutture") con le quali è stata ridefinita la *mission* di Anas nonché stabilito un nuovo sistema di finanziamento degli investimenti.

In particolare, quanto alle disposizioni di cui al decreto legge n. 121/2021 sulla cui base è stato sviluppato il Contratto di Programma, si segnala: a) l'adozione di un sistema 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 riferibili allo stesso Contratto di Programma, b) il superamento del sistema di finanziamento basato sul "corrispettivo", sostituito con quello basato sul "contributo" c) la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione.

Per ulteriori dettagli sul CdP 2021-2025 si rinvia a quanto esposto nel paragrafo "Rapporti con lo Stato e altri Enti Locali".

### **Autostrade dello Stato**

Le disposizioni legislative sul riassetto di Anas e sulla ridefinizione della sua *mission*, introdotte con il D.L. n. 121/2021, hanno circoscritto le attività e le funzioni di Anas alle sole attività di costruzione, gestione, miglioramento e adeguamento della rete stradale e autostradale statale non a pedaggio, con esclusione, quindi, delle autostrade statali a pedaggio. In particolare, l'articolo 2, comma 2-decies del richiamato decreto ha previsto che *"con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio", "le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas sono trasferite"* a una società di nuova costituzione interamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In data 9 aprile 2024 il Consiglio dei Ministri ha approvato il DPCM di cui all'art. 2 del D.L. n. 121/2021 per la costituzione della nuova società *in house*, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIT, denominata "Autostrade dello Stato S.p.A." e avente a oggetto l'attività di gestione e, ove previsto da norme di legge, di costruzione delle autostrade statali in regime di concessione. Autostrade dello Stato S.p.A. è stata costituita in data 4 giugno 2024.

Successivamente l'art. 1, comma 6 sexies, del cd. "decreto fiscale" (D.L. 19 ottobre 2024 n. 155, conv. con modificazioni dalla L. 189/2024), che ha integrato il comma 2 decies dell'art. 2 del D.L. 121/2021, conv. con L. n. 156/2021 (cd. "decreto infrastrutture"), ha definito i termini dell'operazione di trasferimento delle partecipazioni detenute da Anas in società concessionarie a pedaggio alla nuova società Autostrade dello Stato S.p.A.

La norma individua l'esatto perimetro del trasferimento (che riguarda la cessione delle partecipazioni detenute da Anas nelle società Concessioni Autostrade Venete CAV S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus SITAF S.p.A.), prevede una espressa deroga a eventuali clausole di prelazione o di non trasferibilità previste negli statuti, nelle convenzioni o nelle norme istitutive delle stesse società, e stabilisce le modalità di trasferimento delle partecipazioni, consistenti nella cessione a titolo oneroso a fronte di un corrispettivo determinato in misura corrispondente al valore netto contabile d'iscrizione dei relativi diritti e obblighi, come risultante da una situazione patrimoniale approvata dal Consiglio di Amministrazione di Anas riferita a una data non anteriore a quattro mesi dall'operazione e, in ogni caso, nel limite delle risorse assegnate ad Autostrade dello Stato, pari a 343 milioni di euro.

A seguito dell'entrata in vigore di tale norma, sono state avviate le interlocuzioni con la società Autostrade dello Stato, al fine di dar corso all'operazione, eliminando, in tal modo, ogni possibile commistione tra attività svolte da Anas in regime di esclusiva e attività da mercato.

### **Piano Industriale**

In data 2 dicembre 2024 il Consiglio di Amministrazione di Anas ha approvato il Piano Industriale 2025-2029 con orizzonte temporale degli investimenti al 2034. I capisaldi sulla base dei quali è stato sviluppato il nuovo Piano Industriale 2025-2029 sono il Piano strategico di Gruppo che è stato declinato in specifici obiettivi e progetti strategici per Anas, il recepimento del Contratto di Programma 2021-2025 e il mutato contesto normativo e regolatorio. Il 5 marzo 2025 il CdA ha approvato il Piano Economico Finanziario con orizzonte temporale 2052.

## RISORSE UMANE

### LA COMPOSIZIONE DEL PERSONALE

La forza lavoro impiegata da Anas al 31 dicembre 2024 risulta in aumento rispetto a quella registrata al 31 dicembre 2023 (+3,78%). Tale incremento è determinato principalmente dalla presenza di un numero maggiore di lavoratori a tempo indeterminato al 31 dicembre 2024 (7.619 unità) rispetto a quelli presenti al 31 dicembre 2023 (7.141 unità). Al netto del personale stagionale gli organici nel 2024 sono cresciuti di 284 unità (+3,82%).

Personale a ruolo suddiviso per inquadramento e tipo di contratto	al 31/12/2024				al 31/12/2023			
	Uomini	Donne	Totale	% su totale	Uomini	Donne	Totale	% su totale
Dirigenti	126	33	159	2%	129	33	162	2%
Quadri	2.035	695	2.730	34%	1.964	660	2.624	34%
Impiegati	4.104	972	5.076	63%	3.909	952	4.861	63%
Operai	-	-	-	0%	23	-	23	0%
Personale Estero	44	9	53	1%	56	-	56	1%
<b>Totale</b>	<b>6.309</b>	<b>1.709</b>	<b>8.018</b>	<b>100%</b>	<b>6.081</b>	<b>1.645</b>	<b>7.726</b>	<b>100%</b>
Lavoratori a tempo indeterminato	5.931	1.688	7.619	95%	5.539	1.602	7.141	92%
Lavoratori a tempo determinato	321	10	331	4%	358	33	391	5%
Lavoratori a tempo determinato su Commissa	13	2	15	0%	128	10	138	2%
Personale Estero	44	9	53	1%	56	-	56	1%
<b>Totale</b>	<b>6.309</b>	<b>1.709</b>	<b>8.018</b>	<b>100%</b>	<b>6.081</b>	<b>1.645</b>	<b>7.726</b>	<b>100%</b>
<i>Di cui contratti part-time</i>	7	16	23	0,3%	6	17	23	0,3%
% Donne sul totale dei dipendenti		21%				21%		

Si segnala, inoltre, che il 21% della forza lavoro totale è composta da donne, dato in linea rispetto a quello al 31 dicembre 2023, mentre per quanto riguarda le tipologie contrattuali la percentuale dei contratti a tempo indeterminato è aumentata del 2,6% passando dal 92,4% del 31 dicembre 2023 al 95% del 31 dicembre 2024.

Per quanto concerne il personale in entrata, nell'anno 2024, sono state effettuate 1.216 assunzioni, di cui 572 a tempo indeterminato, 626 a tempo determinato, 8 a tempo determinato su commessa e 10 relative al personale estero. Sono state effettuate 157 trasformazioni contrattuali da tempo determinato a indeterminato. Per quanto concerne le uscite, invece, si registrano 924 cessazioni, di cui 251 a tempo indeterminato, 628 a tempo determinato, 32 di personale a tempo determinato su commessa e 13 relative al personale estero.

	Operai	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza al 31/12/2023	23	4.917	2.624	7.564	162	7.726
Assunzioni	-	1.072	141	1.213	3	1.216
Promozioni/Retrocessioni	-	-	78	78	5	83
<b>Totale Entrate</b>	-	1.072	219	1.291	8	1.299
Cessazioni	23	782	108	913	11	924
Promozioni/Retrocessioni	-	78	5	83	-	83
<b>Totale Uscite</b>	23	860	113	996	11	1.007
Consistenza al 31/12/2024	-	5.129	2.730	7.859	159	8.018

La consistenza media a ruolo è aumentata nell'anno 2024 di 424,9 unità (+5,8%) rispetto a quella registrata nell'anno 2023.

	Operai	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza media a ruolo Anno 2023	15,3	4.618,3	2.528,2	7.161,9	162,8	7.324,7
Consistenza media a ruolo Anno 2024	-	4.899,7	2.689,0	7.588,7	160,9	7.749,6

Alla data del 31 dicembre 2024 l'età media dei dipendenti Anas risulta pari a 46,9 anni, dato in linea rispetto a quello registrato al 31 dicembre 2023.

	Età media al 31/12/2024			Età media al 31/12/2023			
	Età media	Maschio	Femmina	Totale	Maschio	Femmina	Totale
Lavoratori a tempo indeterminato	47,5	46,2	47,2	47,7	46,0	47,3	
Lavoratori a tempo determinato	41,8	43,5	41,9	41,4	38,2	41,1	
Media	47,1	46,2	46,9	47,2	45,8	46,9	

Per quanto concerne la distribuzione dei dipendenti a tempo indeterminato per età anagrafica si segnala che il 37,5% ha un'età superiore a 50 anni dato in leggera diminuzione rispetto al 31 dicembre 2023 dove si registrava una percentuale pari al 38%. Di seguito la distribuzione per fasce di età del personale a tempo indeterminato:

Fascia d'età	Impiegati	Quadri	Dirigenti	Totale
Fino a 20 anni	5	-	-	5
21 - 30	286	9	-	295
31 - 40	1.328	455	-	1.783
41 - 50	1.590	1.073	19	2.682
51 - 60	1.053	896	101	2.050
oltre 60 anni	478	288	38	804
<b>Consistenza TI al 31/12/2024</b>	<b>4.740</b>	<b>2.721</b>	<b>158</b>	<b>7.619</b>

## TRAINING

Nel corso dell'anno 2024 sono state complessivamente coinvolte nelle iniziative erogate n. 7.747 persone con una media di corsi erogati per persona pari a 13. Ulteriori percorsi sono stati, inoltre, svolti nell'ambito delle iniziative formative coordinate direttamente da FS-Holding per un totale di ore erogate al personale Anas pari a 16.072.

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

### Area Culturale

<b>Formazione Induction</b>	<p><i>L'Induction Training</i> è la prima tappa di un programma studiato per accogliere il nuovo dipendente, per poi accompagnarlo durante tutto il ciclo di vita all'interno dell'Azienda. L'obiettivo è quello di aiutare i nuovi assunti a familiarizzare con l'ambiente aziendale, ingaggiarli, creare radicamento e senso di appartenenza all'Azienda e diffondere una conoscenza generale dei principali processi di core business, delle strategie, degli obiettivi aziendali.</p> <p>L'iniziativa, ha una durata di 21 ore di formazione, erogate in modalità webinar, distribuite su 3 giornate, più una giornata esperienziale. Sono state erogate due edizioni di <i>Induction</i> nel 2024, la prima tenutasi nel mese febbraio ha coinvolto 417 neoassunti mentre la seconda, a novembre, 302.</p>
<b>Formazione Famiglia HR</b>	<p>Il percorso formativo si rivolge a tutta la famiglia professionale HR, e si pone l'obiettivo di accompagnare le persone all'utilizzo di nuove abitudini aziendali favorevoli alla business partnership e all'eccellenza operativa, valorizzare le competenze ed esperienze, rafforzare l'engagement e lo sviluppo professionale.</p> <p>Il progetto formativo, che ha avuto inizio nel mese di luglio 2024 e proseguirà fino a marzo 2025, si è articolato in 15 ore di formazione sincrona e asincrona diretta a 380 persone e 10 ore di formazione esperienziale (team building) diretta a 80 persone.</p>
<b>Iniziative Formative nell'ambito della certificazione UNI/PDR 125 - Parità di Genere</b>	<p>L'Azienda ha intrapreso un percorso di grande impegno e attenzione per ottenere la certificazione UNI/PDR 125. Il cammino verso questa certificazione è iniziato con una valutazione approfondita delle pratiche aziendali esistenti, al fine di individuare le aree di miglioramento in relazione ai criteri stabiliti dallo standard di riferimento. Il piano di formazione previsto per raggiungere questo obiettivo ha compreso diverse iniziative focalizzate su tematiche rilevanti come la <i>Gender Equity</i> e le molestie di genere. La formazione è stata erogata in e-learning e in presenza, in particolare si evidenzia un evento sulla Leadership al femminile.</p> <p>In totale, sono state erogate circa 32 ore di formazione. Tali iniziative hanno coinvolto, a seconda della tematica trattata, tutta la popolazione aziendale o target ben definiti, con l'intento di sensibilizzare, formare e sviluppare competenze specifiche per migliorare la cultura organizzativa e promuovere l'inclusività all'interno dell'Azienda.</p>
<b>Smart Revolution Program primo semestre - Palestre Relazionali di ELIS</b>	<p>Il Progetto Formativo ELIS "Smart Revolution-Palestre Relazionali", in continuità con il primo semestre 2024 che ha visto coinvolte 35 persone, si è rivolto a 23 persone che hanno vissuto l'esperienza di trascorrere una giornata lavorativa alla settimana presso una sede di Coworking chiamata per l'appunto Palestre Relazionali. L'obiettivo dell'iniziativa mira alla creazione di valore attraverso lo scambio di esperienze e conoscenze all'interno dei luoghi di lavoro comuni, generando networking e allenando le persone al <i>Continuous Learning</i>.</p>
<b>Formazione erogata attraverso la Piattaforma Skillia</b>	<p>Attraverso la Piattaforma Skillia abbiamo erogato 72.615,98 ore di formazione che ha coinvolto differenti gruppi target, con diversi obiettivi, finalizzate allo sviluppo di competenze soft e manageriali nonché comportamentali in materia di compliance aziendale.</p>

### Area Tecnico Specialistica

<b>Road Academy Guida Sicura</b>	<p>Il percorso formativo composto da una parte teorica e una pratica, è stato rivolto alle persone alla guida di veicoli, Sorveglianti e Operatori Specializzati, per rafforzare comportamenti e aspetti connessi alla sicurezza nell'ambito della circolazione autostradale. L'obiettivo più ampio è stato quello di valorizzare una cultura della sicurezza stradale che, andando oltre la mera applicazione formale della norma, costruisca, sviluppi e diffonda in Azienda una sensibilità e una visione che tocchi gli aspetti della sostenibilità, della ricerca e dell'innovazione tecnologica e diffonda conoscenze e comportamenti di guida sicura.</p> <p>La formazione è stata erogata secondo due percorsi complementari: (i) 285 Sorveglianti suddivisi in 40 giornate/edizioni di Corso Master Auto e Veicoli Commerciali da 8 ore ciascuna; (ii) 64 Operatori Specializzati suddivisi in 11 giornate/edizioni di Corso Mezzi Pesanti da 8 ore ciascuna.</p>
----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## RELAZIONE SULLA GESTIONE

<b>Corso di formazione per Sorveglianti e Capi squadra</b>	<p>Il progetto, finalizzato a formare le persone con il ruolo di "Capo squadra" o "Sorvegliante", si rivolge a circa 460 partecipanti, provenienti da tutte le Strutture Territoriali e prevede, per ciascuno, una formazione di 32 ore, articolata in cinque giornate di lavoro. Sono state previste 4 edizioni, le prime due si sono svolte a dicembre 2024, mentre le altre due edizioni si svolgeranno nel periodo gennaio-febbraio 2025.</p> <p>L'obiettivo è sviluppare nei partecipanti conoscenze e competenze specifiche per lo svolgimento delle mansioni e attività assegnate nell'ambito del contesto lavorativo.</p>
<b>Building Information Modeling - BIM</b>	<p>Il percorso è iniziato, nel primo semestre, con un ciclo di seminari erogati presso le singole ST della durata di quattro ore ciascuno e ha coinvolto un totale di circa 700 persone. Lo scopo principale è stato quello di diffondere le conoscenze di base sulla metodologia BIM, sugli strumenti aziendali predisposti e i relativi risvolti applicativi. Durante il secondo semestre si è svolto invece, un corso di formazione su ACDat e Navisworks, che ha coinvolto 64 persone suddivise in 5 edizioni di 48 ore di formazione ciascuna.</p>
<b>Responsabili e Vice-Responsabili per la sicurezza nelle gallerie stradali</b>	<p>L'attività formativa, finalizzata al conseguimento dell'abilitazione a Responsabile e/o Vice-Responsabile per la sicurezza nelle gallerie stradali, è in fase di erogazione in modalità e-learning per una durata di 120 ore e sta coinvolgendo 41 persone.</p> <p>I corsisti, terminato il percorso e a seguito del superamento di un esame orale in webinar, riceveranno l'attestato dalla Facoltà di Ingegneria della Università di Roma "La Sapienza".</p>
<b>Corso di formazione e di aggiornamento in materia di Codice della Strada</b>	<p>La formazione, in modalità e-learning, è stata finalizzata a far acquisire le conoscenze e le competenze necessarie al conseguimento dell'idoneità per l'espletamento del Servizio di Polizia Stradale, di cui all'art. 12 del Codice della Strada e all'art. 23 del Regolamento di attuazione. L'attività didattica, della durata di 10 ore formative, fruibile da marzo ad aprile 2024 ha coinvolto 192 persone.</p> <p>La prova d'esame per l'accertamento dell'idoneità all'espletamento dei Servizi di Polizia Stradale è stata svolta nel mese di settembre 2024. L'aggiornamento, invece, della durata di 2 ore erogato nello stesso periodo della formazione e con le stesse modalità, è stato rivolto a 3.078 persone già in possesso di Tessera di Polizia Stradale.</p>
<b>Addetto alle prove non distruttive nel campo dell'ingegneria civile per Italcertifier</b>	<p>Nel mese di aprile 2024 è stato venduto un progetto di formazione tecnica nell'ambito delle infrastrutture (ponti e viadotti e gallerie) dedicato alla figura professionale di "Addetto alle prove non distruttive nel campo dell'ingegneria civile", alla società Italcertifier S.p.A., Società partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., si tratta di un corso altamente specializzato, in conformità alla norma UNI/PdR 56:2019 e ai requisiti della ISO/IEC 17024. Il corso, suddiviso in due edizioni, è stato tenuto da 15 docenti Anas, selezionati per la loro esperienza e competenza nelle diverse aree tematiche affrontate: aspetti tecnici e legislativi inerenti a ponti e gallerie, gestione delle ispezioni, aspetti idraulici e geologico-geotecnici, restituzione delle ispezioni e inserimento dati nel BMS, e monitoraggio strutturale.</p> <p>L'attività formativa, articolata in due edizioni, ha coinvolto 30 persone. Le lezioni strutturate in 32 ore di teoria e 16 ore di pratica, si sono svolte in presenza presso le aule della SO RTC/Training e presso alcune opere d'arte della Struttura Territoriale Lazio, quali l'ansa del Tevere, il ponte di Mezzocammino e la galleria Tempio di Giove a Terracina.</p>
<b>Seminari di Geotecnica</b>	<p>I seminari di Geotecnica, organizzati dalla Direzione Tecnica, si sono svolti dal mese di febbraio al mese di novembre per un totale di 6 incontri della durata di 2 ore ciascuno e hanno coinvolto 47 persone specializzate nella progettazione delle fondazioni delle pile da ponte e nella progettazione architettonica in ambiente BIM.</p> <p>L'iniziativa è stata erogata gratuitamente da docenti dell'Università di Roma "La Sapienza", per la promozione e la diffusione della conoscenza della materia e dell'Ingegneria Geotecnica.</p>
<b>La valutazione dei rischi derivanti dal contenzioso e il software gestionale Legis</b>	<p>Il Corso di formazione, della durata di una giornata, si è rivolto a tutti i componenti della Direzione Affari Legali, Societari e Compliance. Il corso, svolto in presenza nel mese di novembre 2024, ha rappresentato un importante momento di incontro e confronto tra colleghi, su due temi di particolare attualità e interesse per la Direzione: la valutazione dei rischi derivanti dal contenzioso e gli impatti dell'introduzione, del nuovo software gestionale Legis.</p>
<b>Formazione GDPR (General Data Protection Regulation)</b>	<p>La formazione completata a oggi da 604 persone, fruibile in modalità e-learning attraverso la piattaforma digitale Skillia Cloud messa a disposizione da Formazione Capogruppo FS, della durata di circa 80 minuti, ha coinvolto chiunque tratti informazioni di dipendenti e collaboratori, fornitori, candidati e di tutti i soggetti che, entrando in contatto con Anas, forniscono i propri dati personali.</p>
<b>Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001</b>	<p>Il progetto formativo avviato a febbraio 2024, sulla base del Modello approvato dall'Organismo di Vigilanza (OdV), ha coinvolto a oggi un totale di 7.093 persone.</p> <p>L'obiettivo è stato quello di trasmettere le principali informazioni in merito al D.Lgs. 231/2001 e alle novità introdotte nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo. Il percorso didattico, svolto in e-learning, è stato strutturato in due versioni, una ridotta, per i Dirigenti, della durata di circa 30 minuti conclusa da 151 persone e una estesa di circa 60 minuti, destinata al resto della popolazione aziendale, conclusa da 6.942 persone.</p>
<b>Pillole di Cyber Security Awareness</b>	<p>In un'ottica di ampliamento e sviluppo delle tematiche legate alla cyber security in ambito aziendale è stato proposto a tutte le persone di Anas il corso "pillole di Cyber Security Awareness", progettato al fine di aumentare la consapevolezza dei destinatari sul tema e fornendo loro conoscenze e competenze necessarie per proteggere dati e informazioni aziendali da minacce esterne.</p> <p>Questa iniziativa, della durata complessiva di circa 2 ore, fruibile in modalità e-learning e organizzata in pillole, rappresenta il primo passo verso un approfondimento della cultura inerente alla cyber security aziendale.</p>

<b>Formazione in materia Ambientale: Gestione dei Rifiuti prodotti per tutte le Strutture Territoriali</b>	<p>Il progetto formativo è finalizzato a trasmettere specifiche conoscenze e competenze tecniche a carattere ambientale, con particolare riferimento alla gestione dei rifiuti prodotti nell'ambito delle attività di manutenzione ordinaria.</p> <p>L'iniziativa è stata avviata con un progetto pilota nel mese di marzo 2024 presso la Struttura Territoriale Abruzzo e Molise, rivolto, in un primo momento, a 110 persone, provenienti da famiglie professionali diverse, per una formazione della durata di circa 4 ore ed è stata poi estesa alle restanti Strutture Territoriali, coinvolgendo ulteriori 928 persone fino a marzo 2025.</p>
<b>Formazione in materia Ambientale: Aspetti Ambientali per la Direzione Lavori</b>	<p>Il corso, finalizzato a sviluppare e aggiornare le conoscenze e le competenze in materia ambientale, delle persone di Anas che svolgono l'attività di Direzione dei Lavori, si è svolto nel periodo novembre 2024-marzo 2025.</p> <p>Il progetto ha coinvolto circa 550 Direttori Lavori, provenienti da tutte le Strutture Territoriali, ciascuno dei quali ha ricevuto una formazione della durata complessiva di 12 ore, ripartite in due giornate di formazione.</p>
<b>Controllo della qualità dei lavori e dei materiali</b>	<p>Il corso in materia di controllo della qualità dei lavori e dei materiali, rivolto agli ispettori di cantiere e ai direttori operativi, è stato organizzato in collaborazione con la Struttura Giubileo 2025 della Struttura Territoriale del Lazio, nell'ambito di un'esigenza formativa dalla stessa evidenziata.</p> <p>L'iniziativa ha coinvolto circa 65 persone e sono state previste 2 giornate per un totale di 16 ore. La formazione si è svolta presso la Struttura Territoriale del Lazio.</p>
<b>Direzione Lavori</b>	<p>Il corso, finalizzato a sviluppare e aggiornare le conoscenze e le competenze delle persone di Anas che svolgono l'attività di Direzione dei Lavori, si è svolto nel periodo gennaio-marzo 2024 presso l'Auditorium "Mediterraneo" della sede aziendale di Roma.</p> <p>Il progetto ha coinvolto circa 400 Direttori Lavori, provenienti da tutte le Strutture Territoriali, ciascuno dei quali ha ricevuto una formazione della durata complessiva di 47 ore, ripartite in sette giornate di formazione suddivise in due moduli.</p>
<b>Smart Processing (Cartesio)</b>	<p>La formazione sull'utilizzo del software di restituzione dati Smart Processing, svolto nel mese di marzo 2024 e articolata in due edizioni di due giorni ciascuna, ha coinvolto circa 50 persone allocate presso le strutture organizzative Catasto delle Strutture Territoriali.</p>
<b>Folium "Il Titolaro"</b>	<p>Il percorso formativo, della durata di 6 ore, è stato focalizzato sulla classificazione e fascicolazione dei documenti attraverso l'applicativo Folium. L'obiettivo è stato garantire la conformità alle disposizioni normative in materia di gestione documentale, dal mese di aprile al mese di giugno, sono state coinvolte 620 persone provenienti dalla Direzione Generale e dalle Strutture Territoriali.</p>
<b>Valutatore immobiliare certificato (Livello Base), in base agli IVS, alla norma UNI 11588/2014 e alla norma ISO 17024</b>	<p>Il percorso formativo, organizzato in due edizioni, si è svolto tra settembre e novembre 2024 e ha coinvolto 35 persone. Il corso ha previsto 6 giornate formative per 24 ore di formazione d'aula per singola edizione, più una giornata di follow up di 7 ore formative che ha coinvolto tutte le persone di entrambe le edizioni. L'intervento formativo si pone l'obiettivo di offrire la conoscenza degli elementi teorici e pratici degli strumenti essenziali per ricoprire il ruolo di Valutatore immobiliare.</p> <p>Il corso è propedeutico a sostenere l'esame da Valutatore Immobiliare certificato di tipo "base" e di tipo "avanzato" ai sensi della UNI 11588 e ISO 17024, in conformità a quanto previsto dagli standard internazionali di stima o IVS, dal Codice di Tecnoborsa, dalle linee Guida ABI e dai Principi Italiani di Valutazione dell'Oliv.</p>

### **Sicurezza e Salute nei Luoghi di Lavoro**

La politica di Anas, su salute e sicurezza sul lavoro, in linea con quanto previsto dal D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i., coinvolge in ugual maniera tutte le persone coinvolte nella gestione del sistema prevenzione. Si riporta il dettaglio degli interventi formativi volti a diffondere, consolidare e aggiornare ulteriormente le misure di prevenzione:

- Corso di formazione per i Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione dei Lavori a oggi in erogazione nelle Strutture Territoriali Puglia, Lazio, Veneto e Friuli Venezia Giulia, Abruzzo e Molise;
- Corso di formazione e aggiornamento in ottemperanza al D.Lgs. n. 81/2008 e s.m.i. per addetti alle squadre di emergenza incendio per le Strutture Territoriali del Veneto e Friuli Venezia Giulia, del CRSS e Lazio, dell'Umbria, della Basilicata, dell'Abruzzo e Molise, della Sicilia, della Sardegna, della Calabria e per la Direzione Generale;
- Corso di formazione sui dispositivi di protezione individuale (DPI) terza categoria e lavori in quota per le persone della Direzione Generale e le Strutture Territoriali Campania, Calabria, Umbria, Sardegna,

- Basilicata, Lazio, Marche, Lombardia, Liguria, Toscana, Piemonte e Valle d'Aosta;
- Corso di formazione/aggiornamento per i Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS) per circa 141 persone di tutte le Strutture Territoriali;
  - Corso di formazione/aggiornamento per Responsabili Amianto per le persone delle Strutture Territoriali Sardegna, Calabria, Umbria, Piemonte e Valle d'Aosta, Abruzzo e Molise;
  - Corso di aggiornamento per Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP) e Addetto Servizio Prevenzione e Protezione (ASPP) per le persone della Direzione Generale e della Struttura Territoriale Abruzzo e Molise;
  - Corso di formazione per formatori in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro per le persone della Direzione Generale e delle Strutture Territoriali richiedenti;
  - Corso di addestramento all'utilizzo del *by bridge* per le persone delle Strutture Territoriali Basilicata, Lazio, Toscana, Liguria, Umbria;
  - Corso di formazione/aggiornamento per macchine e attrezzature in ottemperanza all'ASR 53/2012 per tutte le Strutture Territoriali;
  - Corso di formazione/aggiornamento Dirigenti;
  - Corso di formazione/aggiornamento PES PAV PEI per le ST Sardegna, Basilicata, Puglia, Abruzzo e Molise, Toscana, Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta;
  - Corso di formazione/aggiornamento per operatori addetti all'utilizzo del BLSD per la Direzione Generale e le Strutture Territoriali Calabria, Lazio e Campania;
  - Corso di aggiornamento per i Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione dei Lavori per i tecnici di tutte le Strutture Territoriali richiedenti.

Allo stato attuale sono in fase di ultimazione tutti i corsi di formazione richiesti nel fabbisogno formativo 2024 per tutte le Strutture Territoriali.

### **Corsi Interaziendali**

Nel corso del 2024 si sono svolti numerosi corsi interaziendali su tematiche relative alla formazione manageriale, tecnica specialistica e *compliance* per un totale di 1.017 ore di formazione uomo e circa 100 partecipazioni.

### **ATTIVITÀ RELAZIONI INDUSTRIALI**

#### **Dipendenti**

Nel corso dell'anno 2024, in ambito Relazioni Industriali, è proseguito il confronto tra Azienda e Organizzazioni sindacali relativamente alle tematiche inerenti al sistema di classificazione del personale dipendente e alla revisione del Regolamento sugli Alloggi di Servizio. Sempre nello stesso periodo sono state sottoscritte specifiche intese sulle seguenti tematiche:

- Ente Bilaterale: in data 22 aprile è stato costituito l'Ente Bilaterale Nazionale delle società del c.d. Gruppo Anas denominato – EBIANAS, in attuazione di quanto previsto all'art. 10 del vigente CCNL dipendenti. EBIANAS assumerà un ruolo importante in quanto potrà programmare e promuovere, tra le altre, nuove iniziative formative e di welfare, nonché ricerche/studi finalizzati a favorire una sempre maggiore diffusione della cultura della sicurezza;

- Formazione Finanziata: in data 21 giugno è stato sottoscritto con le OO.SS. un accordo per promuovere e finanziare alcuni progetti formativi attraverso l'utilizzo del conto individuale aziendale attivo presso il Fondo FOR.TE, Fondo Paritetico Interprofessionale Nazionale per la Formazione continua per le aziende del terziario, con il quale saranno sovvenzionati i piani formativi;
- Premio di risultato aziendale: in data 26 giugno 2024 Azienda e OO.SS. hanno sottoscritto due accordi. Con il primo, che ha interessato la consuntivazione del Premio di Risultato relativo all'anno 2023, è stata data evidenza dell'avvenuto raggiungimento degli obiettivi di produttività, redditività e qualità già convenuti con l'accordo del 20 luglio 2022. Con il secondo, che ha riguardato il Premio di Risultato 2024, si è convenuto di confermare i citati indicatori/obiettivi di produttività, redditività e qualità e al contempo valorizzare l'apporto assicurato da ciascun lavoratore;
- Patrocinio legale del dipendente: in data 12 dicembre 2024 è stato sottoscritto con le OO.SS. un accordo che ha modificato l'art. 78 del CCNL dei dipendenti Anas che disciplina la tutela legale. In particolare, è stata introdotta un'estensione rispetto alle attuali coperture assicurative. Tale modifica si applicherà dall'entrata in vigore della nuova polizza assicurativa per la tutela legale e peritale dei dipendenti.

Inoltre, in data 16 luglio 2024, è stata trasmessa dalle Organizzazioni sindacali nazionali la piattaforma per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei dipendenti Anas, scaduto il 31 dicembre 2024 e, a partire da settembre 2024, le parti hanno dato avvio alla trattativa per il rinnovo del CCNL per il triennio 2025-2027.

### **Dirigenti**

Come noto, per effetto della confluenza, realizzata con il verbale di accordo del 5 giugno 2023, con decorrenza dal 1° luglio 2023, al rapporto di lavoro dei Dirigenti Anas si applica il CCNL per i Dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, nonché i relativi accordi integrativi di secondo livello e s.m.i. del Gruppo FS. L'ultimo rinnovo del CCNL ora menzionato è intervenuto con accordo del 13 novembre 2024, con decorrenza dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2027. Nel corso del 2024 non risultano, invece, sottoscritti accordi collettivi di secondo livello.

## **SISTEMI DI GESTIONE INTEGRATI E CERTIFICAZIONI**

Nel corso del 2024, Anas ha portato avanti le attività per il mantenimento della certificazione del Sistema di Gestione per la Qualità UNI EN ISO 9001:2015 e per l'ottenimento di ulteriori certificazioni, quali quella del Sistema di Gestione per l'Ambiente UNI EN ISO 14001:2015, del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro UNI EN ISO 45001:2023, del Sistema di Gestione della Sicurezza del Traffico Stradale (RTS) UNI ISO 39001:2016 e del Sistema di Gestione per la parità di genere UNI/PdR 125:2022.

I processi e le attività ricomprese nelle certificazioni ottenute sono state formalizzate attraverso la definizione dello "scopo della certificazione", così descritto: *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.*

Per il conseguimento delle certificazioni, nei primi mesi dell'anno 2024 è stata perfezionata l'implementazione

dei Sistemi di Gestione per l'Ambiente e per la Salute e Sicurezza sul lavoro, già avviata negli anni precedenti, ed è stata completata l'implementazione del Sistema di Gestione per la Sicurezza del Traffico Stradale avviata nel secondo semestre dell'anno 2023, costituendo – di fatto – un unico Sistema di Gestione, integrato con quello della Qualità.

Per il mantenimento della certificazione del Sistema di Gestione per la Qualità UNI EN ISO 9001:2015 e per il conseguimento delle ulteriori certificazioni, Sistemi di Gestione ha pianificato, coordinato ed effettuato audit interni, sia in Direzione Generale che nelle Strutture Territoriali, con l'obiettivo di verificare la conformità della documentazione aziendale e dei processi aziendali alle regole del Sistema Integrato e di individuare eventuali spunti di miglioramento.

Al fine di conseguire la certificazione del Sistema di Gestione per l'Ambiente UNI EN ISO 14001:2015, del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul lavoro UNI EN ISO 45001:2023 e del Sistema di Gestione della Sicurezza del Traffico Stradale (RTS) UNI ISO 39001:2016, Anas ha proseguito l'iter di certificazione avviato alla fine dell'anno 2023, sostenendo la verifica di stage 2 con l'ente di Certificazione RINA Services S.p.A. dal 17 aprile 2024 al 24 maggio 2024, per un totale di 36,5 giorni/uomo. La verifica ha coinvolto la Direzione Generale, il Centro sperimentale stradale di Cesano e le Strutture Territoriali Basilicata, Liguria, Umbria e Marche. La verifica ha avuto esito positivo permettendo ad Anas di ottenere la certificazione dei tre sistemi di gestione.

Nel secondo semestre dell'anno 2024 sono state avviate le attività per l'implementazione del Sistema di Gestione per la Parità di Genere secondo la Prassi di Riferimento UNI/PdR 125:2022. Per accompagnare l'azienda alla certificazione del Sistema di Gestione per la Parità di Genere e per coinvolgere e informare tutto il personale, è stata intrapresa un'iniziativa di comunicazione che ha visto la pubblicazione nella intranet aziendale delle prime 4 Pillole informative, quale avvio del progetto più ampio di comunicazione aziendale sui temi della Parità di Genere. Per rendere maggiormente fruibili i contenuti e i documenti prodotti da Anas sul tema, è stata creata un'apposita sezione sulla home page della intranet, denominata "Gender Equality". Le verifiche, svolte dall'ente di certificazione RINA Services S.p.A., hanno coinvolto la Direzione Generale e hanno avuto esito positivo e in data 16 dicembre 2024, Anas ha conseguito la Certificazione del Sistema di Gestione per la Parità di Genere, con il seguente scopo: *Misure per garantire la parità di genere nel seguente contesto lavorativo – pianificazione, esecuzione, monitoraggio e gestione tecnica, amministrativa, legale e finanziaria dei processi di: progettazione di grandi opere infrastrutturali, appalto di lavori stradali e servizi connessi, direzione lavori, esercizio e sorveglianza della rete stradale in gestione diretta, progetti di ricerca, effettuazione di prove sui materiali e controlli delle infrastrutture con tecnologie innovative.*

Inoltre, nel corso del 2024, sono state aggiornate le funzioni del Comitato Sicurezza, Ambiente e Sistemi (COSAS) principalmente in tema di Sicurezza Stradale e Parità di Genere. Con il COSAS, nel corso del 2024, sono stati svolti 2 incontri, relativamente allo stato di avanzamento della Certificazione dei Sistemi di Gestione basati sulle Norme ISO 14001, ISO 45001 e ISO 39001 e sull'approvazione del Piano Strategico per la Parità di Genere.

Al fine di completare l'implementazione del Sistema di Gestione Integrato (SGI), sono state pubblicate sul portale aziendale, nella sezione "Procedure", il manuale e le procedure relative al SGI. È stata inoltre aggiornata e pubblicata, nel portale aziendale e nel sito istituzionale, la Politica integrata Qualità, Ambiente, Sicurezza Sul Lavoro, Sicurezza Stradale e Parità Di Genere.

In riferimento ai requisiti legislativi applicabili in tema di Sicurezza del Traffico Stradale e di Parità di Genere, nel corso dell'anno è stato aggiornato il Registro Legislativo per la Sicurezza Stradale ed è stato formalizzato quello relativo alla Parità di Genere. Infine, il 18 dicembre 2024 è stato organizzato un evento sulla Parità di Genere (in presenza e con collegamento da remoto), per condividere con il personale i valori aziendali, dallo sviluppo dell'*empowerment* femminile, alla riduzione del *gender gap*, alla tolleranza zero verso le molestie e gli abusi sul luogo di lavoro.

Nel frattempo, per procedere al rinnovo della certificazione del Sistema di Gestione per la Qualità, in scadenza, Sistemi di Gestione ha sostenuto la verifica di Rinnovo con l'ente di certificazione TÜV Italia s.r.l., che ha avuto una durata di 56,5 giorni/uomo, dal 21 ottobre 2024 al 19 dicembre 2024, e ha visto coinvolte le sedi della Direzione Generale, il Centro sperimentale stradale di Cesano e le Strutture Territoriali Toscana, Liguria, Marche, Veneto, Umbria e Basilicata. L'audit ha avuto esito positivo, in quanto non si sono riscontrati rilievi ostativi al rinnovo della certificazione.

## SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Per tutto il 2024 è stato garantito il supporto, nelle tematiche di competenza, alle strutture e funzioni aziendali nell'elaborazione di documenti di sicurezza, nella stesura di deleghe di funzione e nella risoluzione di vari quesiti, nel conseguimento della Certificazione per il Sistema di Gestione Salute e Sicurezza, secondo la norma UNI EN ISO 45001:2023, da parte dell'ente certificatore RINA. Nel corso del 2024 è stata effettuata la revisione, in ottica di *compliance* salute e sicurezza, di tutte le procedure aziendali pubblicate nel periodo di riferimento.

È stato assicurato il monitoraggio e la diffusione degli aggiornamenti normativi in materia di salute e sicurezza sul lavoro, tra cui l'introduzione dell'obbligo della patente a crediti per le imprese che operano nei cantieri edili e di ingegneria civile, la protezione dei lavoratori contro i rischi derivanti da un'esposizione ad agenti reprotoxici durante il lavoro. Nell'ambito delle attività formative e informative, nel corso del 2024, è stato organizzato un *workshop* dedicato ai datori di lavoro, ai dirigenti e ai responsabili dei servizi di prevenzione e protezione aziendali. È stata assicurata la partecipazione dei RSPP e delle risorse degli uffici della sicurezza della DG al Salone di Salute e Sicurezza sul lavoro tenutosi a Bologna nel mese di novembre, con la partecipazione a convegni specifici di interesse ed è stato creato un archivio on line del materiale didattico ricevuto ai vari corsi per condividere il *know how* appreso. Nell'ambito del sistema dei controlli, è stata assicurata la raccolta e l'analisi delle relazioni di feedback semestrali dei datori di lavoro e Dirigenti e alla vigilanza dei preposti (ex art. 30 D.Lgs. 81/08).

È stata, altresì assicurata, in tutte le unità produttive di Anas, la sorveglianza sanitaria dei lavoratori in relazione alle loro mansioni. A seguito della stipula della convenzione RFI-Anas per i "Servizi di Sorveglianza Sanitaria integrati" sono stati rinnovati per il 2024 i contratti applicativi già in essere e ne sono stati attivati dei nuovi, gestendo le criticità e i rapporti con Direzione Sanità di RFI. È stato inoltre aggiornato ad aprile 2024 il protocollo sanitario con RFI con l'introduzione con l'aggiornamento delle visite mediche per il personale delle sale operative e per le squadre H24.

È stata assicurata la partecipazione di Anas agli incontri del tavolo interaziendale salute e sicurezza di Gruppo

coordinato da FS nonché la rappresentanza di Anas ai tavoli interaziendali organizzati da altre aziende sui temi di salute e sicurezza.

Nel 2024 la "Giornata del Cantoniere" si è svolta al Centro di ricerca e sperimentazione stradale Anas a Cesano di Roma, un evento speciale "in casa" che ha celebrato il cuore e l'impegno del nostro personale con lo slogan "camminiamo al tuo fianco, in ogni viaggio". Il *claim* utilizzato vuole celebrare l'incessante lavoro che i cantonieri svolgono ogni giorno, anche nelle condizioni più difficili e impervie, per garantire la sicurezza e la viabilità, caratterizzandoli come delle figure che sono sempre al servizio dell'utenza.

Nell'ambito del monitoraggio degli infortuni sul lavoro, sono stati raccolti, valutati e registrati gli eventi occorsi nel 2024 in tutte le unità produttive di Anas, di seguito le risultanze:

Descrizione	Totale
n. infortuni (escluso itinere)	72
n. infortuni in itinere	22
n. assenze totali per infortuni	94
<b>Durata in giorni di assenze per infortuni (compreso itinere)</b>	<b>3.259</b>



SARDEGNA - STRADA STATALE 729 "SASSARI-OLBIA", PONTE SUL RIO MANNU

## COMPLIANCE AMBIENTE

Nel corso dell'anno 2024 sono stati garantiti il monitoraggio e la diffusione dei principali aggiornamenti normativi ambientali riferiti alle attività di Anas (RegLeg Nazionale e Regionali) con specifici focus normativi, nonché il supporto a tutte le strutture aziendali nelle tematiche di competenza.

In un'ottica di miglioramento continuo, così come indicato dalle norme del Sistema di Gestione Integrato recentemente adottato, e anche con lo scopo di migliorare la competenza e la consapevolezza del personale nella corretta gestione dell'ambiente, sono stati individuati tre eventi formativi, attualmente in corso:

- Formazione sulle tematiche ambientali per i Direttori Lavori coinvolti nella gestione delle stesse;
- Formazione sulle tematiche ambientali e in particolare sulla gestione dei rifiuti prodotti nel corso delle proprie attività, per i sorveglianti e i capo squadra;
- Formazione sulla gestione dei rifiuti prodotti internamente nel corso delle attività di esercizio, con particolare riferimento agli adempimenti amministrativi della gestione dei rifiuti (Registro C/S, FIR, MUD e RENTRI).

È proseguita l'attività di analisi e monitoraggio degli indicatori ambientali (KPI) rendicontati all'interno della piattaforma EsGeo e nel primo trimestre del 2024, a seguito dell'aggiornamento della Mappa dei Processi Anas, è stato aggiornato anche il Registro degli Aspetti e Impatti Ambientali (REGASP) strumento di monitoraggio e valutazione degli aspetti ambientali di Anas.

Nel corso del 2024, nell'ambito della *compliance* ambientale, sono stati curati anche la revisione e l'aggiornamento (i) dell'Istruzione Operativa sul Suolo e Sottosuolo: le principali modifiche e integrazioni sono state apportate al fine di allineare le attività ai recenti aggiornamenti normativi in materia, nonché a requisiti specifici del Sistema di Gestione Ambientale e (ii) della Procedura Aziendale – Gestione Direzione Lavori, introducendo all'interno della Check List per la verifica degli aspetti ambientali due nuove schede relative alla gestione del fresato d'asfalto e al monitoraggio ambientale.

In materia di gestione dei rifiuti si segnala che è stato istituito un gruppo di lavoro per la pianificazione e realizzazione delle attività propedeutiche al rispetto delle tempistiche normative e dei relativi adempimenti di natura tecnica e amministrativa in tema di registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti (Decreto "RENTRI").

Infine, in ottica di miglioramento dei processi anche in termini di sostenibilità ambientale, sono proseguiti le attività nel progetto "AcqueDiStrada" e per la redazione delle "Linee Guida per l'applicazione del Protocollo Envision alle infrastrutture di trasporto stradali" e successivamente per la sua applicazione a un progetto pilota.

## QUADRO MACROECONOMICO

Nel 2024 il contesto economico globale ha mostrato una buona capacità di adattamento e tenuta<sup>1</sup>. Condizioni del mercato solide e inflazione in calo hanno contribuito a sostenere una crescita moderata, sebbene caratterizzata da rischi al ribasso e da un'elevata incertezza, accentuata dall'instabilità del contesto internazionale per effetto del prolungarsi del conflitto in Ucraina e dell'ampliarsi degli scontri in Medio Oriente. Le principali economie hanno continuato a mostrare andamenti eterogenei: se negli Stati Uniti la dinamica del PIL è stata superiore alle attese, la Cina ha assistito a un rallentamento della crescita; l'area Euro, invece, ha poco più che ristagnato mostrando tuttavia segnali di ripresa dal terzo trimestre dell'anno, in particolare grazie all'inatteso incremento congiunturale della Germania.

Gli indicatori relativi al commercio internazionale hanno visto un rialzo significativo nel secondo e nel terzo trimestre dell'anno, spinti dal forte aumento dell'intercambio statunitense e cinese. Dati più recenti indicano un rallentamento per il quarto trimestre e, in prospettiva, gli esiti delle elezioni presidenziali negli Stati Uniti rappresentano un elemento di incertezza per gli scambi internazionali di merci e servizi, a causa delle annunciate politiche protezionistiche dell'amministrazione Trump. Dal lato dei prezzi al consumo<sup>2</sup>, nel 2024 la dinamica dell'inflazione è apparsa tendenzialmente in calo, nell'Eurozona più che negli Stati Uniti, nonostante gli attesi rimbalzi di novembre, dovuti principalmente a effetti base relativi ai prezzi dell'energia. I mercati delle materie prime energetiche hanno mostrato una moderata volatilità, con il prezzo del gas che in Europa ha fatto segnare una tendenza ininterrotta al rialzo nella seconda parte dell'anno, collocandosi a fine dicembre quasi a 50/mwh<sup>3</sup>, da un minimo di 24/mwh a marzo. La quotazione del greggio (Brent), dopo una moderata crescita nei primi mesi dell'anno, ha registrato un calo a causa della debolezza della domanda cinese e dell'aumento dell'offerta, e a fine dicembre era scambiato a circa 75 dollari al barile, sui minimi da tre anni. Nel contesto di sostanziale riduzione dell'inflazione, le principali banche centrali hanno proseguito il percorso di allentamento delle condizioni monetarie. La Banca Centrale Europea, dopo il primo intervento a giugno, ha apportato tre ulteriori tagli dei tassi di policy, mentre la Federal Reserve, a settembre, ha tagliato i tassi di interesse di 50 punti base, cui è seguito un ulteriore taglio di 25 punti a novembre.

Considerando questo scenario, secondo le stime di Prometeia, la crescita del Prodotto Interno Lordo mondiale per l'anno 2024 si è attestata al +3,1% rispetto al 2023, mentre l'andamento del commercio mondiale è apparso in crescita del +2,3%. La proiezione di crescita che ci si attende nel 2025 vede una lieve riduzione del ritmo di espansione del PIL mondiale (+2,8%), che riguarderà sia i Paesi

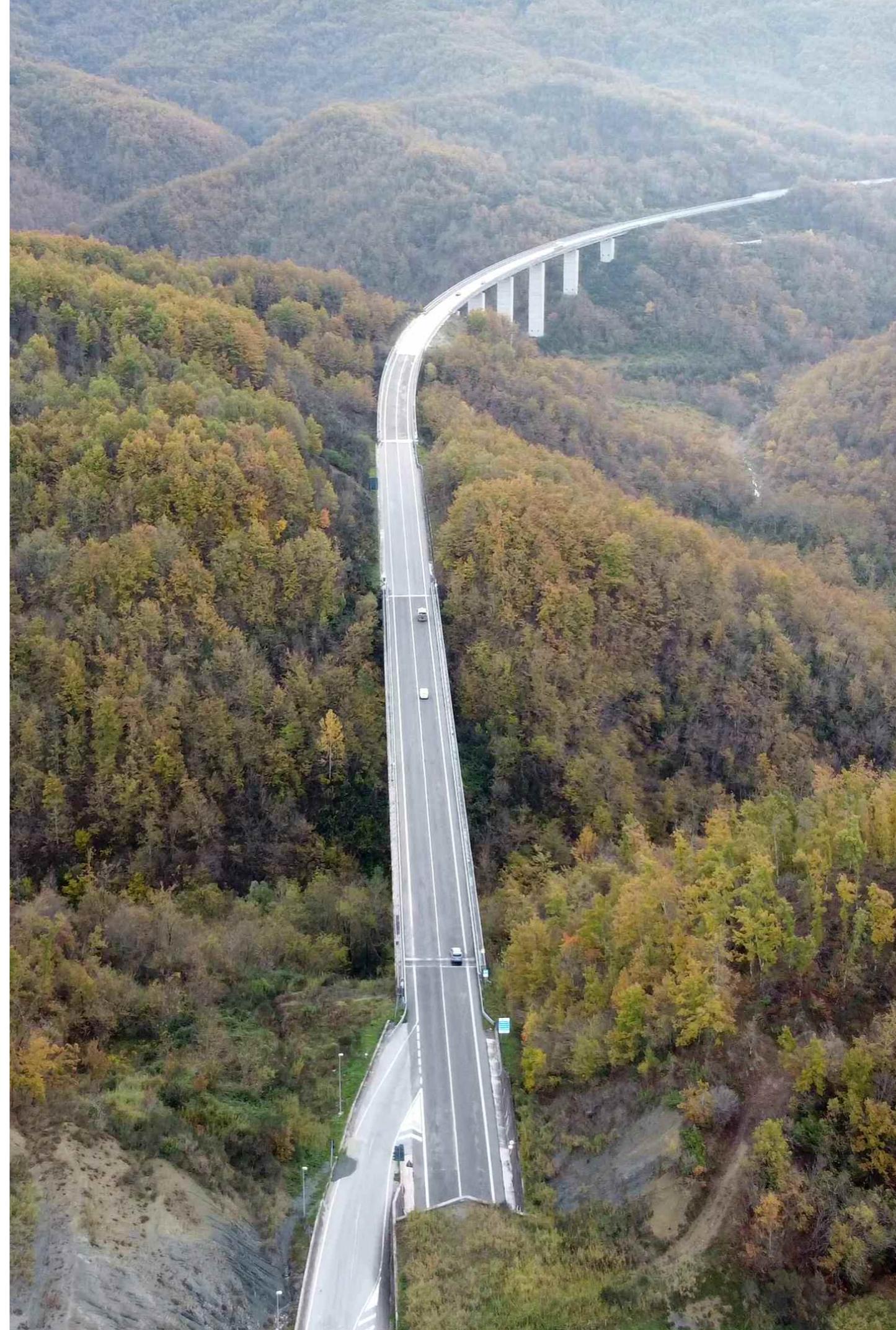
<sup>1</sup>Fonte dati macroeconomici Prometeia, dicembre 2024

<sup>2</sup>A dicembre 2024 l'indice dei prezzi a consumo IPC per l'area Euro è stato pari al 2,4% su base annua, e il corrispondente indice CPI per gli USA pari al 2,9% su base annua

<sup>3</sup>I valori si riferiscono al prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (Title Transfer Facility, TTF).

industrializzati (+1,5%) sia quelli emergenti (+3,5%). In tale contesto, l'economia italiana ha attraversato il turbolento periodo storico avviato dalla pandemia con risultati migliori della media dei Paesi dell'area Euro e il PIL italiano ha velocemente recuperato e superato i livelli del 2019. Nel corso del 2024, tuttavia, la crescita ha gradualmente perso velocità, mostrando un rallentamento in parte atteso, considerando che le ottime performance del nostro Paese sono attribuibili in modo rilevante agli abbondanti stimoli fiscali e soprattutto al Superbonus edilizio, misure temporanee destinate a produrre un rimbalzo negativo una volta terminate.

Nonostante l'apporto significativo della componente pubblica sostenuta dal PNRR e la sostanziale tenuta della spesa delle famiglie, infatti, gli investimenti sono apparsi in forte flessione nella seconda parte del 2024 e anche l'andamento delle esportazioni è stato inferiore alle attese, subendo più del previsto le difficoltà della Germania, con cui condividiamo un modello di sviluppo basato su manifattura ed export. L'Italia ha chiuso il 2024 con una crescita del PIL pari al +0,5% rispetto all'anno precedente. L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, in moderazione nel corso dell'anno, ha visto una crescita dell'1,0% rispetto al 2023.



MOLISE - STRADA STATALE 17 VAR/A "ISERNIA-CASTEL DI SANGRO"

## RAPPORTI CON LO STATO E ALTRI ENTI LOCALI

### **Legge di Bilancio 2023 (n. 197 del 29 dicembre 2022) | Stanziamenti per Anas**

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

- 1 prevede per il Finanziamento del Contratto di Programma Anas 2021-2025, uno stanziamento di circa 2.250 milioni di euro, per i quali è stata proposta al MIT l'allocazione nell'ambito del Contratto di Programma 2021-2025 come da tabella seguente:

<b>Allocazione risorse Legge di Bilancio 2023</b>		<i>Valori in €/mln</i>
Totale Nuove Opere	777,51	
Totale Interventi di Manutenzione	840,33	
Maggiori fabbisogni	421,63	
Investimenti Tecnologici	75,00	
Fondo Progettazione Interventi di prossima programmazione	50,00	
<b>Totale</b>	<b>2.164,47</b>	
Finanziamento ex legge DL Asset – T05 – Variante di Demonte – Appaltabilità 2025	85,53	
<b>TOTALE allocazione risorse Legge di Bilancio 2023</b>	<b>2.250,00</b>	

- 2 il comma 511 ha individuato le risorse per la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari-Catanzaro della strada statale 106 "Jonica", che sono state successivamente rideterminate in 2.150 milioni di euro con il comma 529 della Legge di Bilancio 2025, come descritto nell'apposito paragrafo che segue;
- 3 il comma 514 assegna 400 milioni per la realizzazione degli interventi sulle strade statali dei territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2016. A integrazione degli investimenti previsti dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, di cui al decreto legge 6 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023, di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026 e di 50 milioni di euro per l'anno 2027;
- 4 il comma 515 prevede 300 milioni per gli interventi di potenziamento, di riqualificazione e di adeguamento della strada statale 4 "Via Salaria". Al fine di garantire il collegamento con i territori colpiti dagli eventi sismici del 2009 e del 2016, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2023, di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e di 50 milioni di euro per l'anno 2026.

### **Legge di Bilancio 2024 (n. 213 del 30 dicembre 2023) | Stanziamenti per Anas**

La legge n. 213 del 30 dicembre 2023 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026" (Legge di Bilancio 2024) tra le norme di interesse aziendale prevede 3.748,38 milioni di euro, come totale dei finanziamenti previsti dalla Legge di Bilancio 2024 per il Contratto di Programma 2021-2025.

Tali risorse sono allocate come di seguito riportato:

<b>Allocazione risorse Legge di Bilancio 2024</b>		<i>Valori in €/mln</i>
Totale Nuove Opere	1.210,33	
Totale Interventi di Manutenzione	1.800,00	
Maggiori fabbisogni	521,05	
Investimenti Tecnologici	135,00	
Fondo Progettazione Interventi di prossima programmazione	82,00	
<b>Totale allocazione risorse Legge di Bilancio 2024</b>	<b>3.748,38</b>	

### **Legge di Bilancio 2025 (n. 207 del 30 dicembre 2024) | Stanziamenti per Anas**

La legge n. 207 del 30 dicembre 2024 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027" (Legge di Bilancio 2025) tra le norme di interesse aziendale prevede al comma 537 risorse per 2.022 milioni di euro (prioritariamente destinate agli interventi di manutenzione straordinaria e programmata della rete e alla copertura dei maggiori fabbisogni delle opere in corso di realizzazione), la cui allocazione sarà definita con il prossimo aggiornamento del Contratto di Programma Anas-MIT 2021-2025.

Inoltre, il comma 529 prevede la sostituzione del comma 511 dell'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Legge di Bilancio 2023), e conseguentemente, le risorse per la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari-Catanzaro della strada statale 106 "Jonica", di cui al comma 511 della Legge di Bilancio 2023 (n. 197 del 29 dicembre 2022), sono attualmente rideterminate da 3.000 a 2.150 milioni di euro.

Inoltre la disponibilità di ulteriori risorse pari a 1.120,05 milioni di euro, destinate al nuovo asse viario Sibari-Catanzaro della strada 106 e a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, è subordinata all'adozione, entro il 31 marzo 2025, della delibera CIPESS, con la quale vengono stabilite le rispettive annualità in relazione al cronoprogramma procedurale e finanziario, nonché le modalità attuative per il trasferimento e l'utilizzo delle risorse.

### **Decreto legge "Disposizioni urgenti in materia di termini normativi (Decreto Milleproroghe)"**

Il decreto legge n. 215 del 30 dicembre 2023 "Disposizioni urgenti in materia di termini normativi (Milleproroghe)" tra le norme di interesse aziendale prevede all'art. 8 la modifica degli oneri di investimento riconosciuti ad Anas.

"8. All'articolo 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, relativo alle attività dell'Anas, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3-bis: 1) al primo periodo, dopo le parole: «a), b) e c» sono inserite le seguenti: «,a titolo di onere di investimento»; 2) al secondo periodo, le parole: «a decorrere» sono soppresse e dopo le parole: «dal 1° gennaio 2022» sono inserite le seguenti: «al 31 dicembre 2023»;

b) dopo il comma 3-bis è inserito il seguente: «3-ter. A decorrere dal 1° gennaio 2024, gli oneri di investimento di cui al primo periodo del comma 3-bis, comprensivi delle spese di progettazione degli interventi, sono riconosciuti all'Anas S.p.A. nella misura non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato. Entro il predetto limite percentuale, le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese effettivamente sostenute da parte dell'Anas S.p.A. e verificate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base delle risultanze della contabilità analitica, rimangono a disposizione della società».

La legge n. 18 del 23 febbraio 2024 di conversione del decreto Milleproroghe (D.L. n. 215/2023) è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 49 del 28 febbraio 2024.

#### **Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 - risorse nazionali**

La Delibera CIPESS n. 1 del 2022 del 15 febbraio 2022 ha assegnato le risorse della programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027. Ai MIMS (ora MIT) sono state assegnate risorse complessive pari a 4.680,08 milioni di euro. Gli interventi di competenza Anas che hanno beneficiato di tale finanziamento sono 8 per un ammontare complessivo pari a 984,85 milioni di euro.

Inoltre, con la Delibera 66/2021 è stato finanziato per 5,01 milioni l'intervento "Svincolo A24 Montorio al Vomano - CUP E91B2100269001 rientrante nel "CIS Aree Sisma"" e con la Delibera 79/2021 sono stati destinati alla Regione Marche 5 milioni per la progettazione dell'intervento "Pedemontana delle Marche – Tratto Fabriano Est (SS76 Campo dell'Olmo)-Sassoferato (SP16 Berbentina). Primo stralcio: Fabriano Est-Fabriano Ovest".

Complessivamente, come riportato nella tabella seguente, le risorse FSC 2021-2027 assegnate agli interventi Anas ammontano a 994,86 milioni di euro.

Valori in €/mln		
Regione e Cod	Intervento	Assegnazione FSC 2021-2027
Basilicata PZ206	SS93 "Appulo Lucana" – Lavori di adeguamento pianoaltimetrico a salvaguardia del corpo stradale dal km 43,000 al km 50,000.	30,00
Calabria CZ395	Itinerario in variante su nuova sede Catanzaro-Crotone stralcio 1° tratto Crotone Cutro Lotto 2 – Da Papanice (km 9,000 – sv. compreso) a Crotone (fine intervento)	220,00
Campania NA292	Collegamento stradale veloce tra A2 "Autostrada del Mediterraneo" e variante SS18 ad Agropoli – I Lotto	370,00
Liguria GE267	Viabilità di accesso all'Hub Portuale di Savona – Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albissola e i porti di Savona e Vado – Variante alla SS1 "Aurelia bis" nel tratto di Savona/torrente Letimbro e Albissola Superiore Lotto di completamento	35,02
Liguria GE266	Viabilità di accesso all'Hub Portuale di La Spezia – Variante alla SS1 "Via Aurelia" – 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale – 2 Stralcio funzionale B dallo svincolo di Buon Viaggio allo svincolo di San Venerio, esclusi	5,00
Marche AN261	Pedemontana delle Marche - Tratto Fabriano Est (SS76 Campo dell'Olmo) - Sassoferato (SP16 Berbentina). Primo stralcio: Fabriano Est - Fabriano Ovest	25,00
Puglia BA326	SS89 "Garganica" - Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al Capoluogo Dauno - 4° Stralcio - SS693 "dei laghi di Lesina e Varano" SVV del Gargano-SS89 "Garganica" - Collegamento Vico del Gargano-Mattinata - 1° Lotto	300,00
Abruzzo AQ385	Svincolo A24 Montorio al Vomano - CUP E91B2100269001 rientrante nel "CIS Aree Sisma"	5,01
Sardegna CA337	SS195 "Sulcitana" - Interventi di adeguamento strada di collegamento San Giovanni Suergiu-Giba dal km 91,100 al km 94,600; SS293 "di Giba" - Messa in sicurezza Strada Giba-Nuxis dal km 60,100 al km 63,700 e dal km 64,200 al km 65,500	4,83
Totale Risorse Nazionali		994,86

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emesso i decreti di assegnazione definitiva delle risorse FSC 2021-2027 e con due determinate di cui alle note del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono state assegnate ulteriori risorse FSC 2021-2027 pari a 95 milioni di euro e per l'intervento CZ395 sono state assegnate ulteriori risorse FSC 2021-2027 pari a 95,32 milioni di euro.

Complessivamente, in seguito all'emanazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dei suddetti decreti di assegnazione definitiva delle risorse FSC 2021-2027 le risorse assegnate in via definitiva agli interventi Anas ammontano a 755,17 milioni di euro.

#### **Risorse FSC 2021-2027 assegnate in via definitiva agli interventi Anas**

Valori in €/mln		
Regione e Cod	Intervento	Assegnazione FSC 2021-2027
Calabria CZ395	Itinerario in variante su nuova sede Catanzaro-Crotone stralcio 1° tratto Crotone Cutro Lotto 2 – Da Papanice (km 9,000 – sv. compreso) a Crotone (fine intervento)	315,32
Liguria GE267	Viabilità di accesso all'Hub Portuale di Savona – Interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albissola e i porti di Savona e Vado – Variante alla SS1 "Aurelia bis" nel tratto di Savona/torrente Letimbro e Albissola Superiore Lotto di completamento	35,02
Liguria GE266	Viabilità di accesso all'Hub Portuale di La Spezia – Variante alla SS1 "Via Aurelia" – 3° Lotto tra Felettino ed il raccordo autostradale – 2 Stralcio funzionale B dallo svincolo di Buon Viaggio allo svincolo di San Venerio, esclusi	5,00
Puglia BA326	SS89 "Garganica" - Lavori di razionalizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al Capoluogo Dauno - 4° Stralcio - SS693 "SVV del Gargano" - SS89 "Garganica" - Collegamento Vico del Gargano - Mattinata - 1° Lotto	395,00
Sardegna CA337	SS195 "Sulcitana" - Interventi di adeguamento strada di collegamento San Giovanni Suergiu-Giba dal km 91,100 al km 94,600; SS293 "di Giba" - Messa in sicurezza Strada Giba-Nuxis dal km 60,100 al km 63,700 e dal km 64,200 al km 65,500	4,83
Totale Risorse Nazionali		755,17

### **Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 - risorse regionali**

L'effettiva disponibilità per Anas delle risorse destinate agli interventi di seguito riportati è subordinata alla stipula di apposite convenzioni con le regioni anche al fine dell'eventuale inserimento delle opere nell'aggiornamento 2025 del Contratto di Programma MIT-Anas.

### **Risorse Regionali della programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027**

Delibera n.	Regione	Intervento	Valori in €/mln	Risorse Assegnate
164 del 15 luglio 2024	Basilicata	Attività di progettazione assegnate all'intervento SS7 - Collegamento mediano Murgia-Pollino. Tratto Matera-Ferrandina-Pisticci (stralcio) - SS7 "Via Appia" da interconnessione con SP3 (svincolo Metaponto) a innesto SS407 "Basentana" (PZ207)	5,00	
167 del 18 luglio 2024	Lazio	A90 - Intervento di realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca - I Stralcio" (RM165) A90 - Intervento di realizzazione di corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca - II Stralcio" (RM329)	24,44 30,85	
168 del 19 luglio 2024	Lombardia	SS12 - Realizzazione di un nuovo impalcato stradale in sostituzione di quelli esistenti (ferroviario e stradale) sul Po ad Ostiglia e Revere (MI605)	56,50	
170 del 22 luglio 2024	Veneto	SS10 "Padana Inferiore" - Variante in nuova sede fra Cerea (VR) e Sanguinetto (VR) (VE416)	20,00	
183 del 6 agosto 2024	Marche	Pedemontana Nord Tratto Serra Sant'Abbondio - Pergola - Fossombrone (AN282)	50,00	
		Connessioni longitudinali in area montana: Lotto 3 c - Collegamento SS76-E78: Cagli - Serra Sant'Abbondio strada tipo C a 2 corsie (AN285 - 1° stralcio)	40,00	
		Collegamento E78-SS76 - Tratto 1: Carpegna - Lunano - realizzazione strada tipo C a 2 corsie intervento interregionale Emilia-Romagna - Marche (AN283)	27,35	
		Bypass presso la frazione di Porto Potenza Picena nel Comune di Potenza Picena - 1° Stralcio	11,00	
		Variante SS16 Fano-Marotta (1° stralcio)	30,00	
		Ammodernamento SS433 "di Val D'Aso" da km 35,800 a km 33,200. Primo stralcio	3,00	

Si segnala, l'Accordo di Coesione della Regione Puglia pubblicato il 29 novembre 2024 ha previsto per la Regione Puglia le risorse della programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 per un importo di 229,24 milioni di euro per l'intervento "SS275-Corridoio plurimodale Adriatico: Itinerario Maglie-Santa Maria di Leuca SS275 di "Santa Maria di Leuca" Lavori di ammodernamento e adeguamento alla sez. B del D.M. 5 novembre 2001. SS16 dal km 981,700 al km 985,386-SS275 dal km 0,000 al km 37,000. 2° lotto: dal km 23,300 al km 37,000". Le risorse previste dall'Accordo di Coesione potranno diventare efficaci a seguito della pubblicazione della Delibera di assegnazione.

### **PNRR e PNC (Fondo Complementare ex D.L. 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 apposito fondo di investimenti PNC (Piano Nazionale per gli investimenti Complementari) al PNRR del valore di circa 30 miliardi di euro previsti dal D.L. 6 maggio 2021 n. 59.

Con decreto n. 522 del 21 dicembre 2021, il MIT ha destinato la prevista somma complessiva di 450 milioni euro, a valere sulle risorse del fondo di investimenti PNC, al finanziamento di programmi finalizzati all'implementazione di tale sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale SNIT di 1° livello in gestione alla Società Anas S.p.A. e alle società autostradali che operano in regime di concessione. Con riferimento ad Anas, il decreto stabilisce tramite il Piano di Ripartizione delle risorse di destinare, alla Società 275,49 milioni di euro.

Risultano inclusi nel PNRR e parzialmente finanziati attraverso le risorse destinate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli investimenti infrastrutturali (Missione M5 – Componente C3) per Zone Economiche Speciali (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, importo progetto pari a 36,6 milioni di euro con finanziamento PNRR di 6 milioni, Legge di Bilancio 2022 per 19,71 milioni e proposta Legge di Bilancio 2023 per 10,89 milioni;
- 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 (il lotto: dal Gate sud allo svincolo con la strada statale 18 compreso), importo progetto pari a 72,1 milioni di euro con finanziamento Legge di Bilancio 2022 per 55,76 milioni di euro e proposta di Legge di Bilancio 2024 per 5,37 milioni.

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

A seguito delle ultime ordinanze del Commissario Straordinario alla ricostruzione (n. 85 del 28 dicembre 2023 e n. 86 del 29 dicembre 2023) le risorse PNC a valere sulla sub-misura A4 "Infrastrutture e Mobilità" sono pari a complessivi 188,10 milioni di euro.

### **Fondo per l'avvio di opere indifferibili (art. 26 comma 7 del decreto legge 50/2022)**

L'art. 6 comma 7 del decreto legge 50/2022 del 17 maggio 2022 ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze il «Fondo per l'avvio di opere indifferibili», con una dotazione di 1.500 milioni di euro per l'anno 2022, 1.700 milioni di euro per l'anno 2023, 1.500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e 1.300 milioni di euro per l'anno 2026.

Con i decreti MEF sono stati complessivamente concessi e confermati ad Anas contributi per 807,03 milioni.

**Convenzione con Roma Capitale - Giubileo 2025**

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

Con il DPCM del 15 dicembre 2022 e ss.mm.ii. e in ultimo con il DPCM dell'11 giugno 2024 Anas è stata individuata quale soggetto attuatore di importanti interventi connessi alle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025. L'importo complessivo dei lavori affidati ad Anas, tra opere differibili e indifferibili, è di oltre 700 milioni di euro.



VALLE D'AOSTA - STRADA STATALE 27 "DEL GRAN SAN BERNARDO", VIADOTTO LA CLUSAZ

## FONDI EUROPEI

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

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

Anas, inoltre, partecipa ai bandi competitivi 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 Europe Programma Europeo per la Ricerca e l'Innovazione, Life Strumento finanziario per l'Ambiente, Erasmus+).

Di seguito si riporta un aggiornamento, in forma tabellare, degli importi ammessi e rendicontati e dei crediti relativi a ciascuna categoria di fondo.

## FONDI EUROPEI INDIRETTI

### Programma Operativo Nazionale e Programmi Operativi Regionali 2007-2013

*Valori in €/mln*

PROGRAMMAZIONE 2007 - 2013	Importo	Crediti
Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013	208,06	(22,29)
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Campania 2007-2013	59,98	12,48
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Calabria 2007-2013	275,89	3,37
<b>TOTALE</b>	<b>543,94</b>	<b>(6,44)</b>

### Programmi Operativi Nazionali e Programmi Operativi Regionali 2014-2020

*Valori in €/mln*

PROGRAMMAZIONE 2014 - 2020	Importo	Crediti
PON Infrastrutture e Reti 2014-2020	36,55	3,68
PON Ricerca e Innovazione 2014-2020	1,54	-
POR Campania FESR 2014-2020	13,14	1,30
PO FESR Sicilia 2014-2020	317,95	-
<b>TOTALE</b>	<b>369,17</b>	<b>4,98</b>

## PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

*Valori in €/mln*

INTERVENTI	RISORSE PON ASSEGNAME	RENDICONTAZIONI	INCASSI	RETTIFICHE FINANZIARIE	CREDITI
Smart Road A2 - Installazione di infrastruttura tecnologica avanzata Smart Road per l'ottimizzazione del monitoraggio e controllo della rete stradale e per la fornitura agli utenti della strada ed al personale Anas di appositi servizi ITS sulla A2 "Autostrada del Mediterraneo" (già A3 Salerno-Reggio Calabria)	21,00	20,75	19,41	1,34	-
Innalzamento livello servizio SS 193 di Augusta	5,60	1,37	-	-	1,37
Smart Road Anas A2 / Fisciano-Sala Consilina. Modulo 1 dallo svincolo di Fisciano (km 0,000) allo svincolo di Eboli (km 35,400)	3,48	0,90	-	-	0,90
Smart Road Anas A2 / Fisciano-Sala Consilina. Modulo 2 dallo svincolo di Eboli (km 35,400) allo svincolo di Petina (km 64,800)	3,48	0,67	-	-	0,67
Smart Road Anas A2 / Fisciano-Sala Consilina. Modulo 3 dallo svincolo di Petina (km 64,800) allo svincolo di Sala Consilina (km 92,400)	2,99	0,73	-	-	0,73
<b>TOTALE</b>	<b>36,55</b>	<b>24,43</b>	<b>19,41</b>	<b>1,34</b>	<b>3,68</b>

## PON Ricerca e Innovazione 2014-2020

*Valori in €/mln*

PROGETTI	Importo complessivo ammesso per partneriato	Importo ammesso Quota Anas	Risorse Assegnate Contributo previsto Quota Anas	Rendicontazioni
<b>SENTINEL</b> "Sistema di Pesatura Dinamica Intelligente per la Gestione del Traffico Pesante"	4,65	1,13	0,53	0,75
<b>RAFAEL</b> "Sistema per la previsione e la gestione del rischio sulle infrastrutture critiche del Sud Italia"	9,28	0,85	0,42	0,71
<b>TEMI MIRATI</b> "Tecnologie e Modelli Innovativi per la Mitigazione del Rischio nelle Infrastrutture Critiche"	4,65	1,17	0,58	0,09
<b>TOTALE</b>	<b>18,58</b>	<b>3,15</b>	<b>1,54</b>	<b>1,55</b>

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

*Valori in €/mln*

INTERVENTI	RISORSE ASSEGNAME	RENDICONTAZIONI	INCASSI TOTALI	CREDITI
POR Campania FESR 2014-2020 SS268 "del Vesuvio" Svincolo di Angri (FASE 2) (Decreto Dirigenziale dell'UOGP Regione Campania n.71 del 21/11/2017)	13,14	11,22	9,92	1,30
PO FESR Sicilia 2014-2020 Grande Progetto SS640 Agrigento-Caltanissetta II Tratto (FASE 2) (Delibera di Giunta Regionale Sicilia n. 3660 del 04/12/2018)	317,95	317,95	317,95	-
<b>TOTALE</b>	<b>331,09</b>	<b>329,17</b>	<b>327,87</b>	<b>1,30</b>

## Programma INTERREG (VI-A) Italia-Svizzera 2021-2027

*Valori in €/mln*

FESR PROGRAMMAZIONE 2021-2027	Importo assegnato	Rendicontazioni	Incassi	Crediti
Programma INTERREG (VI-A) Italia-Svizzera 2021-2027 - "CONfini a PROva di VALanga - CON.PRO.VA."	0,042	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>0,042</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**Piano di Azione Coesione (PAC)**

Valori in €/mln						
PAC	Importo ammesso	Rendicontato (costi-diretti)	Incassi	Rettifiche finanziarie	Crediti	
Piano di Azione Coesione (PAC) Salvaguardia nazionale	251,47	189,45	189,23	(0,23)	-	
Piano di Azione Coesione (PAC) della Regione Calabria	38,33	17,32	-	-	17,32	
<b>TOTALE</b>	<b>289,80</b>	<b>206,78</b>	<b>189,23</b>	<b>(0,23)</b>	<b>17,32</b>	

**Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR**

Valori in €/mln	
PNRR e PNC	Importo
PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) investimento "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali"	6,00
Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR - Strade Sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto (di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale)	275,47
Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR - Interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Infrastrutture e mobilità, Investimenti sulla rete stradale statale	188,10
PNRR Missione 4 "Istruzione e Ricerca" – Componente 2 – Investimento 1.4 - Centri Nazionali per la ricerca	0,65
PNRR Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" - Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica" - Investimento 2.1a - Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico - Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche" (interventi in essere, già finanziati con risorse nazionali)	66,85
<b>TOTALE</b>	<b>537,06</b>

**Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) Missione 5 – Componente 3 – Investimento 1.4**

Valori in €/mln			
DENOMINAZIONE INTERVENTO	COSTO INTERVENTO	RISORSE PNRR	RISORSE NAZIONALI
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 (codice Anas UC166 - Codice CUP F94E14001510001)	36,60	6,00	30,60

**Piano Nazionale Complementare (PNC) al PNRR**

Valori in €/mln					
INVESTIMENTI PNC DI COMPETENZA ANAS	COSTO INTERVENTO (complessivo)	RISORSE PNC (complessivo)	RISORSE NAZIONALI (complessivo)	FABBISOGNO FINANZIARIO (complessivo)	INCASSI RISORSE PNC
"Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto (di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale)"	285,57	275,46825*	10,10	-	45,91
"Interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Infrastrutture e mobilità, Investimenti sulla rete stradale statale"	2.954,36	188,10	876,33	1.889,93	53,64
<b>TOTALE</b>	<b>3.239,93</b>	<b>463,57</b>	<b>886,43</b>	<b>1.889,93</b>	<b>99,55</b>

\* La Legge di Bilancio 2025 prevede un finanziamento di 25 milioni di euro per l'annualità 2027 ed un finanziamento di 25 milioni per l'annualità 2028, passando da 275.468.250 euro a 225.468.250 euro.

**Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) Istruzione e Ricerca**

Valori in €/mln					
DENOMINAZIONE INTERVENTO	COSTO INTERVENTO	RISORSE PNRR	RISORSE NAZIONALI	RENDICONTAZIONI	Crediti
PNRR Missione 4 "Istruzione e Ricerca" - Componente 2 - Investimento 1.4 - CN MOST - Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile (Progetto coordinato dalla Capogruppo FS)	1,06	0,53	0,53	0,20	0,10
PNRR Missione 4 "Istruzione e Ricerca" - Componente 2 - Investimento 1.4 - CN HPC - Centro Nazionale per simulazioni, calcolo e analisi dei dati ad alte prestazioni (Progetto coordinato dalla Capogruppo FS con attività di Anas)	0,23	0,12	0,12	-	-
PNRR Missione 4 "Istruzione e Ricerca" - Componente 2 - Investimento 1.4 - CN RETURN - Centro Nazionale Rischi ambientali, naturali e antropici (Progetto di Competenza della Capogruppo FS a cui Anas partecipa con le attività dei propri ricercatori)	1,00	0,500349*	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>2,30</b>	<b>0,65</b>	<b>0,65</b>	<b>0,20</b>	<b>0,10</b>

\* Contributo di competenza della Capogruppo FS.

**PNRR M2C4 I.2.1a – Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico - Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche**

Valori in €/mln				
PNRR M2C4 I.2.1a	IMPORTO ASSEGNAZIONI	RENDICONTAZIONI	INCASSI	CREDITI
PNRR Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" - Componente 4 "Tutela del territorio e della risorsa idrica" - Investimento 2.1a - Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico - Interventi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche" (interventi in essere, già finanziati con risorse nazionali)	66,85	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>66,85</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

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

Valori in €/mln						
PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contributo Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2024 (Intermediate e Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni/ Pagamenti intermedi/saldi)	Crediti
Action n° 2016-EU-TM-0044-M Task 5.6 Smart Road A19	-	10,00	2,00	7,07	0,08	1,32
Action n° 2016-EU-TM-0044-M Task 3.7 ITS Villa San Giovanni Port	149,46	2,30	0,46	1,36	*	0,27
<b>TOTALE</b>	<b>149,46</b>	<b>12,30</b>	<b>2,46</b>	<b>8,42</b>	<b>0,08</b>	<b>1,59</b>

\* In virtù della convenzione stipulata con la Regione Calabria per il finanziamento del restante 80% dell'intervento (Convenzione CZ36), a complemento del 20% riconosciuto dal cofinanziamento UE, Anas ha incassato 600.000 euro quale prima tranches di finanziamento.

**CEF - Connecting Europe Facility 2021-2027**
*Valori in €/mln*

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contributo Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2024 (Intermediate e Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni/ Pagamenti intermedi/saldi)	Crediti
Action n°21-IT-TM-RELEVANT	16,74	16,74	8,37	0,20	2,19	-
Action n° 21-EU-TG-MERIDIAN	131,48	13,55	6,78	6,00	1,69	3,00
Action n° 22-IT-TM-RELEVANT-2	30,53	30,53	15,27	-	5,34	-
Action n° 23-EU-TG-SCALE	76,99	0,15	0,07	-	-	-
Action n° 23-EU-TG-C-Roads Extended	13,06	0,14	0,07	-	-	-
Action n° 22-EU-DIG-5G-SITACOR	0,69	0,04	0,02	0,03	0,01	0,01
Action n° 22-EU-DIG-5G FREJUS	0,80	0,09	0,05	0,09	0,01	0,03
<b>TOTALE</b>	<b>270,28</b>	<b>61,25</b>	<b>30,63</b>	<b>6,32</b>	<b>9,25</b>	<b>3,04</b>

**Horizon Europe 2021-2027**
*Valori in €/mln*

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contributo Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2024 (Intermediate e Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni/ Pagamenti intermedi/saldi)	Crediti
HORIZON EUROPE Progetto CIRCUIT Holistic approach to foster CIRCULAR and resilient transport InfraStructures and support the deployment of Green Public Procurement and innovative engineering practices	5,67	0,53	0,37	0,08	0,18	0,05
<b>TOTALE</b>	<b>5,67</b>	<b>0,53</b>	<b>0,37</b>	<b>0,08</b>	<b>0,18</b>	<b>0,05</b>

**Life 2021-2027 - Programma per l'Ambiente e l'azione per il Clima**
*Valori in €/mln*

PROGETTI	Importo complessivo ammesso	Importo ammesso Quota Anas	Importo contributo Quota Anas	Rendicontazioni al 31.12.2024 (Intermediate e Final Report)	Incassi Quota Anas (Anticipazioni/ Pagamenti intermedi/saldi)	Crediti
LIFE SILENT (LIFE22-ENV-IT-LIFE SILENT)	2,65	0,52	0,31	-	0,09	-
<b>TOTALE</b>	<b>2,65</b>	<b>0,52</b>	<b>0,31</b>	<b>0,00</b>	<b>0,09</b>	<b>0,00</b>



## FATTORI DI RISCHIO

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

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

Anas, in analogia con la Holding 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 QHSE, etc.) che supportano il management nella definizione e implementazione di specifici sistemi di individuazione, trattamento e monitoraggio dei principali rischi.

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

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

### IL QUADRO REGOLATORIO

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

Si riporta di seguito una breve descrizione del quadro regolatorio interno.

#### Modello di Governance del Gruppo FS

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

#### Framework di Risk Management del Gruppo FS

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

Il Framework è composto da tre elementi:

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

### LE ATTIVITÀ DI RISK MANAGEMENT 2024

#### Monitoraggio delle azioni di mitigazione

Il Catalogo societario si articola in 71 rischi, dei quali 21 hanno score alto, 25 medio e 25 basso. Nel mese di aprile 2024, la funzione Risk Management ha presentato al CdA gli esiti del Risk Monitoring 2023 condotto sulle 16 azioni "to be" che risultavano ancora aperte al 31 dicembre 2023, delle quali: (i) 2 azioni erano state soppresse; (ii) 6 azioni erano state chiuse; (iii) 8 azioni erano ancora aperte.

Nel mese di novembre 2024 la funzione Risk Management ha effettuato il monitoraggio, insieme ai Risk Owner competenti, sullo stato di avanzamento delle azioni, in seguito alla quale delle n. 8 "to be" ancora aperte, n. 4 sono state concluse. In merito alle azioni aperte, n. 2 sono riconducibili a rischi con score alto (Cyber Security e Sicurezza sul Lavoro) e n. 2 a rischi con score basso (Gestione dei Crediti e Reputazione).

#### Risk Assessment Anticorruzione

Nel corso del 2024, è stato avviato il Risk Assessment Anticorruzione collegato alle attività di audit integrato della Direzione Tutela Aziendale finalizzate a rafforzare la vigilanza sugli ambiti maggiormente esposti al rischio corruzione e sulle misure di presidio effettivamente adottate a livello centrale e territoriale. In particolare, si è conclusa la fase di identificazione dei rischi collegati ai processi oggetto di verifica e di definizione delle proposte delle relative azioni di mitigazione.

#### Corporate Sustainability Reporting Directive

Come noto, la Direttiva UE 2022/2464 Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), persegue l'obiettivo di rafforzare le norme relative alla rendicontazione sociale, ambientale e di governance (ESG) e di ampliare la platea delle aziende tenute a comunicare in modo trasparente il loro impatto sulla società e sul territorio. La nuova rendicontazione sarà parte integrante della Relazione sulla Gestione della Holding Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e dovrà contenere le specifiche su come l'attività dell'azienda

impatti sulla società e sull'ambiente e su come i fattori di sostenibilità influenzino lo sviluppo e le performance aziendali.

Nell'ambito degli adempimenti previsti dalla CSRD, la funzione Risk Management ha svolto nel 2024 le attività di seguito descritte.

- *Climate Scenario Planning* - Nel primo trimestre 2024 è stata aggiornata, alla luce dell'ultima versione del Piano Industriale societario, l'analisi di *climate scenario planning* finalizzata a valutare, nel trentennio 2021-2050, gli impatti derivanti dai pericoli climatici fisici (*climate change*) sugli asset e servizi aziendali e definire le relative azioni di risposta. Tale analisi, come richiesto dalla normativa, è stata valorizzata in relazione a due diversi scenari di concentrazione dei gas climalteranti (RCP 4.5 e RCP 8.5, resi disponibili dal Intergovernmental Panel on Climate Change - IPCC);
- *Climate Risk & Vulnerability Assessment* - In linea con quanto richiesto dal Regolamento Delegato (UE) 2021/2139, la funzione Risk Management di Anas ha coordinato le attività di *Climate Risk Assessment*, supportando le Direzioni Tecniche nella valutazione del livello di vulnerabilità degli asset societari alle minacce climatiche e nella predisposizione del Catalogo di adattamento climatico. Il Catalogo delle soluzioni di adattamento è composto da c.ca 230 soluzioni, delle quali il 13% "Soft" (azioni che non richiedono interventi strutturali), l'83% "Hard/Grey" (azioni che hanno una componente di materialità e di intervento strutturale) e il 4% "Green" (azioni con una componente di materialità e di intervento strutturale che propongono soluzioni "nature-based");
- *Financial Materiality* - Nel corso del 2024, Holding ha avviato un progetto strategico, attraverso un gruppo di lavoro interfunzionale composto dalle funzioni centrali di Sostenibilità, Amministrazione e Bilancio e *Climate Risk Resilience*, finalizzato a garantire la compliance alla CSRD e a pubblicare nel 2025 il primo Report integrato di Gruppo con i dati e le informazioni relative al FY2024. La nuova modalità di rendicontazione del bilancio è definita "integrata" poiché raggruppa in un unico documento sia la parte finanziaria che quella di sostenibilità. In particolare, la Rendicontazione consolidata di sostenibilità di FS è redatta in conformità al principio della doppia materialità (Double Materiality), ovvero devono essere valutati sia gli impatti che le attività aziendali hanno sulla società e l'ambiente (Impact Materiality) sia l'impatto dei fattori di sostenibilità ESG sulla performance finanziaria della Società (Financial Materiality). La funzione Risk Management ha valorizzato la Financial Materiality di Anas, identificando con le strutture competenti gli eventi di rischio e di opportunità correlati ai temi di sostenibilità e valutando l'entità dei possibili effetti finanziari (incidenza sulla situazione patrimoniale-finanziaria, sul risultato economico, sui flussi finanziari) e la probabilità che si verifichino.

### Analisi di Rischio del Piano Industriale 2025-2029

Nell'ultimo trimestre 2024, la funzione Risk Management ha effettuato, con il supporto delle strutture competenti, l'analisi di rischio qualitativa "Top Risks & Opportunities" sugli obiettivi strategici del Piano Industriale 2025-2029 al fine di individuare i rischi che possono pregiudicare totalmente o in modo rilevante il raggiungimento degli obiettivi di Piano, definire le relative azioni di mitigazione e identificare le opportunità.

## LA TASSONOMIA DEI RISCHI

Per lo svolgimento delle attività di Risk Management, Anas, in analogia alle altre società del Gruppo FS, adotta una tassonomia articolata su 4 macrocategorie che raggruppano specifiche tipologie di rischio (Strategici, Operativi, Normativi, ESG).

### Rischi Strategici

Appartengono a questa categoria tutti quei rischi legati a evoluzioni di mercato, shock macroeconomici e variabilità inattesa degli investimenti, nonché i rischi finanziari come, ad esempio, il rischio di tasso d'interesse, il rischio di liquidità e il rischio di gestione dei crediti.

### Rischi Operativi

I rischi operativi sono quelli legati al business, alla rete e all'infrastruttura, ai sistemi tecnologici, alla catena di fornitura, all'organizzazione, alla salute e sicurezza, alla gestione dei progetti e al brand.

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 si evidenzia il rilevante rischio relativo alla sicurezza delle opere d'arte, mitigato attraverso specifici programmi di potenziamento dell'attività di ispezione.

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

Fanno parte di questa categoria anche i rischi legati alla transizione digitale, alle risorse umane, all'affidabilità dei fornitori.

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

### Rischi Normativi

Sono quei rischi derivanti dalla violazione di leggi e regolamenti, dalla modifica del quadro normativo, dall'emissione di atti sfavorevoli, inadempimenti contrattuali e contenziosi.

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

### Rischi ESG

I rischi ESG (*Environmental, Social, Governance*) sono relativi ai temi dell’ambiente e al cambiamento climatico, a tematiche sociali e di governance.

Rientrano nella categoria del rischio “Ambientale”, i rischi legati alla produzione di danni ambientali durante l’esecuzione dei lavori (inquinamento falde, sversamento rifiuti, emissioni in atmosfera, deposito materiali da scavo, inquinamento acustico) e ai cambiamenti climatici in grado di incidere negativamente sull’operatività. A tal riguardo, Anas promuove comportamenti responsabili orientati al rispetto della salvaguardia dell’ambiente e costituisce gruppi di lavoro per lo studio e l’avvio di iniziative nello specifico settore.

Rientrano nella categoria del rischio “Governance” i rischi connessi alle regole di governo societario. A mitigazione di tale rischio, Anas, nell’ambito del Progetto della Combined Assurance, ha pubblicato la Procedura “Gestione della Combined Assurance” che definisce le modalità e le attività volte all’implementazione e alla gestione di un Modello di Combined Assurance sinergico e coordinato, come raccomandato dagli standard internazionali.

Rientrano nella categoria del rischio “Etica”, i rischi derivanti da comportamenti intenzionalmente scorretti o corruttivi posti in essere da persone all’interno o all’esterno del Gruppo, al fine di ottenere un vantaggio improprio o illecito. A tal riguardo, si segnala l’adozione da parte di Anas del Framework Anti-Corruption del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (composto da Codice Etico di Gruppo, Policy Anti-Corruption di Gruppo, Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 e Modello di Gestione Anti-Corruption che in Anas prende il nome di Misure Integrative di quelle adottate ai sensi del MOG 231).

Nel mese di dicembre 2024 l’Organismo di certificazione RINA ha rinnovato ad Anas, per il triennio 2024-2026, la Certificazione ISO 37001:2016 “Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione” a seguito delle verifiche di competenza, dalle quali non sono emerse “non conformità” ma sono state formulate mere raccomandazioni a supporto del processo di miglioramento continuo.

Si specifica che tali rischi sono stati oggetto di valutazione nell’ambito del processo di predisposizione del bilancio, con specifico riferimento: a) continuità aziendale, b) recuperabilità degli attivi, c) stime contabili significative e d) Fondi rischi e oneri. Sulla base delle analisi svolte non sono stati rilevati, allo stato attuale, impatti significativi di tali rischi.

### Rischi fiscali

Il rischio fiscale si definisce come il “rischio di operare in violazione di norme di natura tributaria ovvero in contrasto con i principi o con le finalità dell’ordinamento” ed è declinabile nelle seguenti categorie:

- Rischio Adempimento, quale rischio di omessa o non corretta esecuzione dell’adempimento tributario;
- Rischio Interpretativo, quale rischio di erronea interpretazione della normativa tributaria;
- Rischio Frode Fiscale, quale rischio di commissione di reati tributari di natura fraudolenta, in conseguenza di condotte rilevanti poste in essere da soggetti terzi.

A tal fine, Anas, in piena condivisione delle linee di indirizzo strategiche e della propensione al rischio fiscale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, delineate nel documento di Strategia Fiscale del Gruppo FS, ha avviato le attività finalizzate alla predisposizione di un sistema di rilevazione, misurazione, gestione e controllo del rischio fiscale (“Tax Control Framework” o “TCF”). Il TCF è costituito dall’insieme di strumenti, strutture organizzative, regole e procedure interne volte a garantire, attraverso un adeguato processo di rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali che insistono sui processi aziendali e sulle operazioni di business, la minimizzazione del rischio fiscale.

L’adozione di tale sistema, inoltre, è il presupposto necessario per l’adesione al regime dell’adempimento collaborativo – previsto dal decreto legislativo 5 agosto 2015, n. 128 – che, nell’ambito di un nuovo approccio nei rapporti tra fisco e contribuente, consente di individuare, monitorare e gestire congiuntamente il rischio di natura fiscale, prevenendo il sorgere di particolari conflitti con l’Amministrazione finanziaria. In tal senso Anas ha presentato richiesta di adesione al suddetto regime ed è in attesa del completamento della fase istruttoria da parte dell’Agenzia delle Entrate.



LIGURIA - SQUADRA ANAS SULLA STRADA STATALE 28 “DEL COLLE DI NAVA”

## INVESTIMENTI

### PROGETTAZIONE

Durante l'esercizio 2024, sono stati approvati n° 43 progetti per un importo complessivo di 11.390,60 milioni di euro. Si riporta di seguito il prospetto delle approvazioni relative all'esercizio 2024, suddiviso per livello progettuale e area geografica, e il relativo confronto con i dati dell'esercizio 2023.

PROGETTAZIONI APPROVATE				
	31.12.2024		31.12.2023	
Livello di progettazione	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Fattibilità Tecnico Economica	19	8.933,25	15	4.303,83
Definitivo	16	1.925,15	22	3.803,47
Esecutivo	8	532,19	22	1.541,71
<b>Totale</b>	<b>43</b>	<b>11.390,60</b>	<b>59</b>	<b>9.649,02</b>

Si riportano a seguire i prospetti relativi alle principali attività svolte nel corso dell'esercizio 2024 confrontate con i dati relativi all'esercizio dell'anno 2023.

Attività Svolte su progetti di Fattibilità tecnico economica	31.12.2024		31.12.2023	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	2	2.255,99	3	2.182,30
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	99	39.341,58	88	39.915,20
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	3	378,75	1	163,50
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	4	1.008,51	0	0,00
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas	0	0,00	1	200,29
<b>Totale</b>	<b>108</b>	<b>42.984,84</b>	<b>93</b>	<b>42.461,29</b>

PROGETTAZIONI APPROVATE				
	31.12.2024		31.12.2023	
Area Geografica	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Nord	12	1.435,80	14	2.819,36
Centro	9	1.532,85	18	2.757,48
Sud	22	8.421,95	27	4.072,18
<b>Totale</b>	<b>43</b>	<b>11.390,60</b>	<b>59</b>	<b>9.649,02</b>

Nel corso dell'esercizio 2024 sono state sviluppate attività in relazione a 312 interventi a vari livelli di avanzamento progettuale, per un valore complessivo di circa 73,9 miliardi di euro. Si riportano di seguito i dati relativi a tali interventi, indicando per ogni livello di progettazione (fattibilità tecnica ed economica, definitivo ed esecutivo) le attività tecniche attivate.

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

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

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

Attività Svolte su progetti definitivi	31.12.2024		31.12.2023	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	7	893,81	9	990,64
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	124	22.432,77	119	20.157,57
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	4	198,52	4	260,11
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	15	2.806,21	3	92,51
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas	2	273,91	1	65,10
<b>Totale</b>	<b>152</b>	<b>26.605,22</b>	<b>136</b>	<b>21.565,93</b>

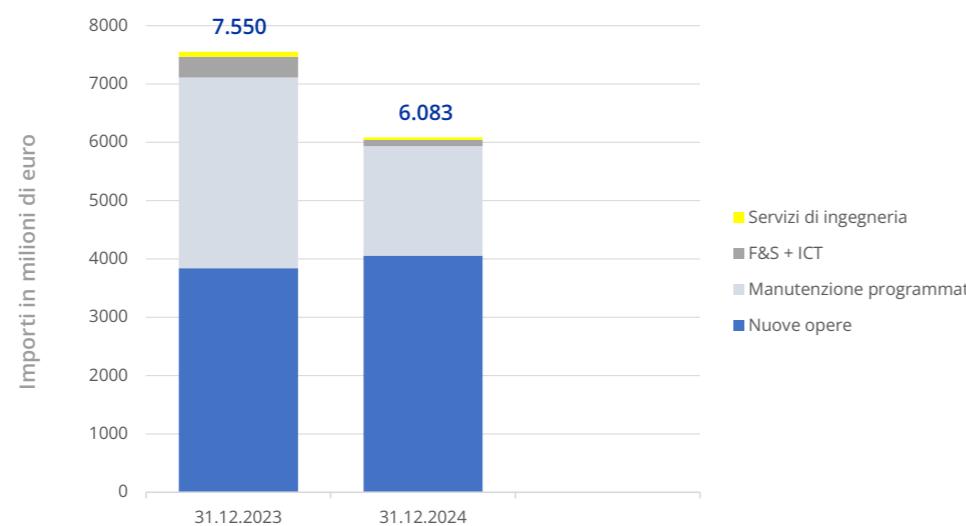
Attività Svolte su progetti esecutivi	31.12.2024		31.12.2023	
	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)	n. Progetti	Importo Tot. (€/mln)
Progettazioni sviluppate internamente	1	63,08	0	0,00
Indirizzo e controllo della progettazione svolta da progettisti esterni	47	3.870,30	43	3.464,34
Istruttoria tecnica della progettazione sviluppata da enti terzi (verifica ai fini dell'approvazione Anas)	2	42,30	0	0,00
Istruttoria di progettazioni sviluppate da affidatari di prestazioni integrate	1	395,00	2	558,89
Progettazione e controllo per conto di Società partecipate Anas	1	34,06	2	146,94
<b>Totale</b>	<b>52</b>	<b>4.404,74</b>	<b>47</b>	<b>4.170,17</b>

## PROCEDURE DI GARA E CONTRATTUALIZZAZIONE

### Procedure di gara in corso al 31 dicembre 2024

Alla data del 31 dicembre 2024 erano in corso 68 gare avviate da Anas per un importo complessivo a base d'appalto pari a 6,1 miliardi di euro.

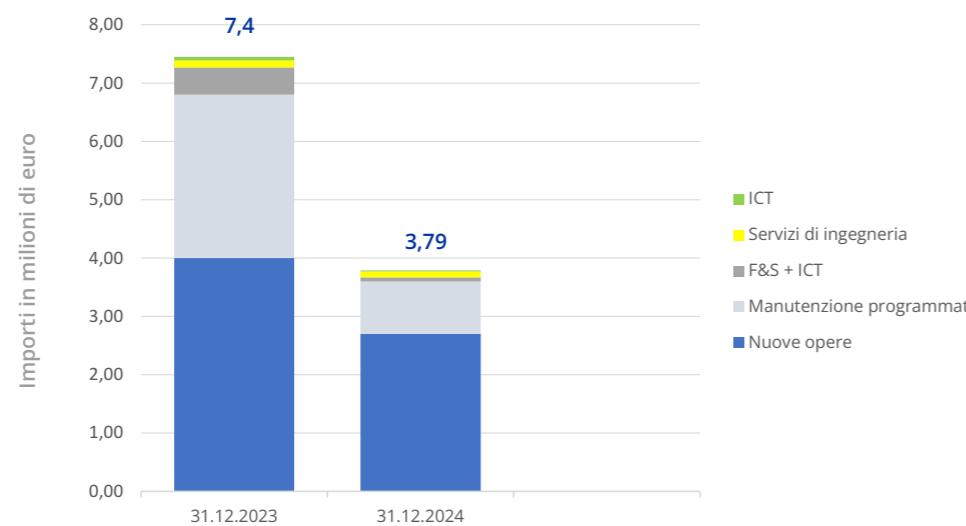
#### Confronto gare in corso



### Procedure di gara avviate

Dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2024 la Direzione Generale di Anas ha pubblicato 55 gare per l'affidamento di appalti di lavori, forniture e servizi per un importo complessivo a base d'appalto prossimo a 3,8 miliardi di euro, oltre a quanto avviato dalle Strutture Territoriali di Anas, che hanno affidato tramite il portale acquisti aziendale circa 0,35 miliardi di euro.

#### Confronto gare avviate



Nel corso del 2024 Anas ha avviato: (i) 11 gare in n.15 lotti per l'affidamento di lavori Nuove Opere per un importo complessivo a base d'appalto di circa 2,7 miliardi di euro e (ii) 4 accordi quadro in n.49 lotti per complessivi 900 milioni di euro per quanto riguarda la Manutenzione Programmata.

Nello stesso periodo, per quanto attiene l'avvio di affidamenti di Servizi di Ingegneria, Anas ha:

- riavviato un accordo quadro, in n. 7 lotti, per un importo complessivo di 97,8 milioni di euro, per attività di supporto alla progettazione e per l'affidamento di servizi per le indagini geologiche, tecniche, sismiche e sondaggi relativi ai livelli di approfondimento di progettazione di fattibilità tecnico economica, definitiva ed esecutiva di opere di importo orientativo inferiore ai 100 milioni di euro;
- avviato un accordo quadro, in n. 3 lotti, per un importo complessivo di 5,76 milioni di euro, per l'esecuzione dei servizi a supporto della progettazione del piano di esproprio e del censimento delle interferenze con i PPSS.

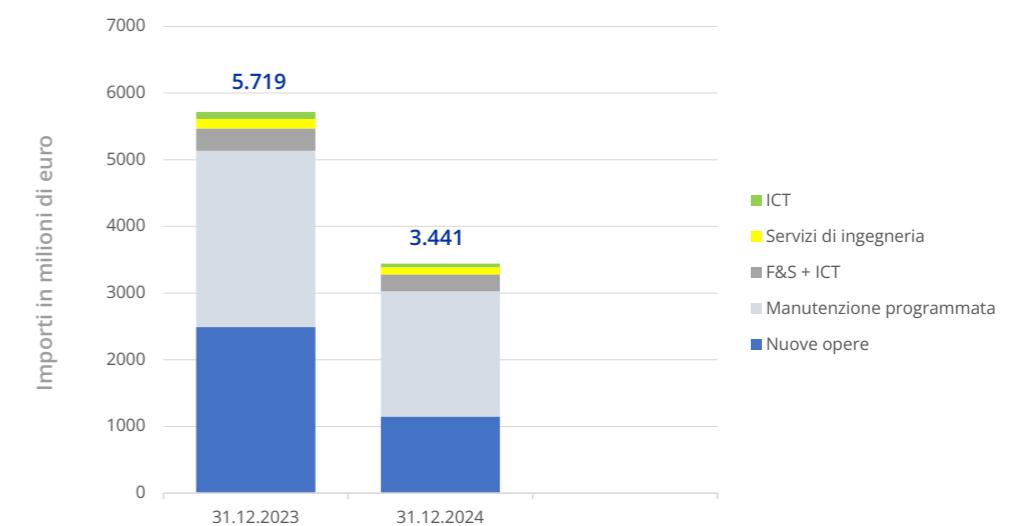
Anas ha inoltre avviato 37 gare, in n. 43 lotti, per l'affidamento di forniture e servizi, ivi compresi quelli ICT, per un importo complessivo di 91 milioni di euro.

Anas, nel corso del 2024, ha anche dato avvio alla gara per la fornitura e posa in opera di n. 13 unità prefabbricate chioschi di vendita libri per il Giubileo 2025 di Roma Capitale.

### Gare aggiudicate nell'esercizio

Dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2024 la Direzione Generale di Anas ha aggiudicato 71 gare (180 lotti) per un importo di circa 3,6 miliardi di euro di importo a base d'appalto (3,4 miliardi di euro di importo di aggiudicazione), oltre a circa 0,3 miliardi di euro di gare aggiudicate sul Portale Acquisti aziendale dalle Strutture Territoriali (circa 0,24 miliardi di euro di importo di aggiudicazione).

### Confronto Aggiudicato



Anas ha aggiudicato 14 gare per n. 65 lotti e 1,9 miliardi di euro per l'affidamento di lavori di Manutenzione Programmata; 13 gare per n. 15 lotti e 1,15 miliardi di euro per appalti di lavori di Nuove Opere; 2 gare per n. 11 lotti e 109,8 miliardi di euro di Servizi di Ingegneria e 42 gare per n. 89 lotti e circa 305 milioni di euro di forniture e servizi.

Per quanto riguarda, invece, gli accordi quadro per i Servizi di Ingegneria sono state aggiudicate:

- una gara in n. 4 lotti per servizi, anche per singola fase, di monitoraggio ambientale in fase ante

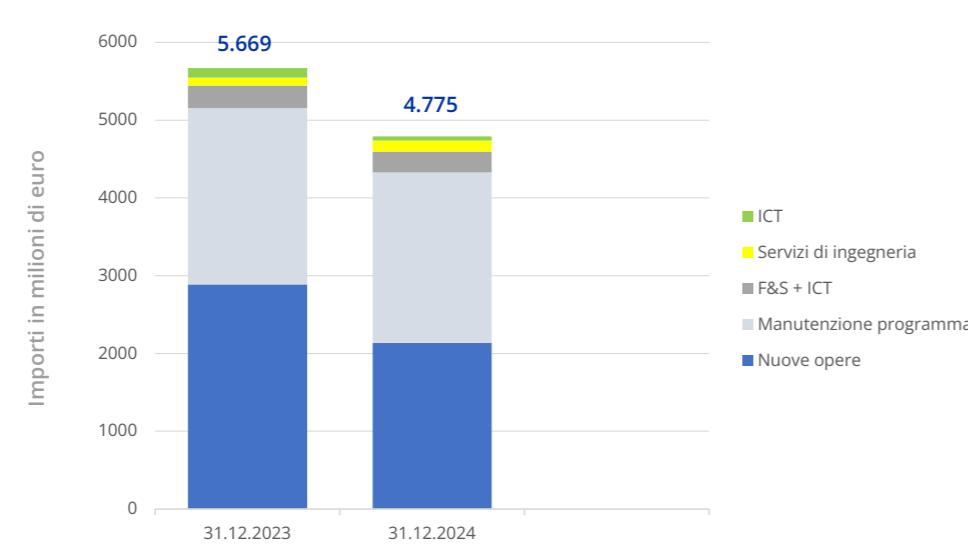
operam, corso d'opera e post operam, per un importo complessivo di 12 milioni di euro;

- una gara in n. 7 lotti per l'esecuzione di prestazioni, anche per singolo livello di approfondimento progettuale, di progettazione ovvero di attività di supporto alla progettazione e per l'affidamento di servizi per le indagini geologiche, tecniche, sismiche e sondaggi relativi ai livelli di approfondimento di progettazione di fattibilità tecnico economica, definitiva ed esecutiva di opere di importo orientativo inferiore ai 100 milioni di euro, per un importo complessivo di 97,8 milioni di euro.

#### Contratti stipulati nell'esercizio

Dal 1 gennaio al 31 dicembre 2024 la Direzione Generale di Anas ha stipulato contratti per un importo pari a circa 4,8 miliardi di euro (importo di aggiudicazione), di cui: 2,1 miliardi di euro per lavori Nuove Opere; 2,2 miliardi di euro per l'affidamento di lavori di Manutenzione Programmata; 0,3 miliardi di euro per forniture e servizi, ivi compresi quelli ICT, e 0,14 miliardi di euro per Servizi di Ingegneria; oltre a circa 0,23 miliardi di euro di gare contrattualizzate dalle Strutture Territoriali (circa 0,2 miliardi di euro di importo di aggiudicazione).

#### Confronto Stipulato



Per quanto riguarda gli accordi quadro di Manutenzione Programmata sono stati stipulati 57 lotti per un importo prossimo a 2,0 miliardi di euro.

Per i Servizi di Ingegneria, invece, sono stati stipulati 28 contratti relativi a n. 8 accordi quadro per circa 141 milioni di euro. A questi si aggiungono le stipule di 73 contratti per l'affidamento di forniture e servizi non ICT, per un importo complessivo di aggiudicazione pari a 268,6 milioni di euro, oltre a 17 contratti per l'affidamento di forniture e servizi ICT per un importo complessivo di aggiudicazione pari a circa 37,9 milioni di euro.

Si segnalano, infine, 121 milioni di euro affidati tramite convenzioni, tra cui 78,9 milioni di euro di convenzione Consip per la fornitura dell'energia elettrica aziendale (AGSM AIM ENERGIA S.p.A.), oltre a 3,8 milioni di euro per affidamenti diretti gestiti dalla Direzione Appalti e Acquisti.

## NUOVE COSTRUZIONI

#### Realizzazione lavori

Si riportano di seguito i dati riepilogativi per la categoria dei lavori in corso, avviati e ultimati nel 2024 suddivisi per area geografica; i dati vengono messi a confronto con quelli del 2023.

Area geografica	totale al 31.12.2024			totale al 31.12.2023		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	24	2.929,47	2.144,96	22	2.766,69	2.031,88
Centro	15	1.469,60	1.047,19	15	1.357,60	967,5
Sud e Isole	63	7.144,30	5.360,84	52	6.238,45	4.670,38
<b>Totali</b>	<b>102</b>	<b>11.543,37</b>	<b>8.552,98</b>	<b>89*</b>	<b>10.362,74</b>	<b>7.669,76</b>

\* Esclusi gli interventi SS117 - Lotto B4a e SS125 - Lotto 4 Stralcio 2, ultimati a fine dicembre 2023

Tipologia di Rete	totale al 31.12.2024			totale al 31.12.2023		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Strade statali	99	11.483,83	8.477,04	87	10.325,81	7.641,57
Autostrade	3	59,54	45,94	2	36,94	28,19
<b>Totali</b>	<b>102</b>	<b>11.543,37</b>	<b>8.522,98</b>	<b>89*</b>	<b>10.362,75</b>	<b>7.669,76</b>

\* Esclusi gli interventi SS117 - Lotto B4a e SS125 - Lotto 4 Stralcio 2, ultimati a fine dicembre 2023

Area geografica	totale al 31.12.2024			totale al 31.12.2023		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	2	34,97	27,05	9	866,09	646,13
Centro	2	138,76	95,32	3	229,05	164,46
Sud e Isole	14	949,91	753,13	11	1.753,95	1.329,46
<b>Totali</b>	<b>18</b>	<b>1.123,64</b>	<b>875,50</b>	<b>23</b>	<b>2.849,09</b>	<b>2.140,06</b>

Tipologia di Rete	totale al 31.12.2024			totale al 31.12.2023		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Strade statali	17	1.094,43	851,16	22	2.812,49	2.112,13
Autostrade	1	29,20	24,34	1	36,60	27,93
<b>Totali</b>	<b>18</b>	<b>1.123,64</b>	<b>875,50</b>	<b>23</b>	<b>2.849,09</b>	<b>2.140,06</b>

NUOVE OPERE: LAVORI ULTIMATI						
Area geografica	totale al 31.12.2024			totale al 31.12.2023		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	0	0,00	0,00	2	88,03	48,64
Centro	2	112,03	63,88	0	0,00	0,00
Sud e Isole	3	119,36	79,27	6	160,05	108,05
<b>Totali</b>	<b>5</b>	<b>231,39</b>	<b>143,15</b>	<b>8**</b>	<b>248,08</b>	<b>156,69</b>

\*\* Compresi gli interventi SS117 - Lotto B4a e SS125 - Lotto 4 Stralcio 2, ultimati a fine dicembre 2023

NUOVE OPERE: LAVORI ULTIMATI						
Tipologia di Rete	totale al 31.12.2024			totale al 31.12.2023		
	n.	Importo Tot. (€/mln)		n.	Importo Tot. (€/mln)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Strade statali	5	231,38	143,15	8	248,08	156,69
Autostrade	0	0,00	0,00	0	0,00	0,00
<b>Totali</b>	<b>5</b>	<b>231,39</b>	<b>143,15</b>	<b>8**</b>	<b>248,08</b>	<b>156,69</b>

\*\* Compresi gli interventi SS117 - Lotto B4a e SS125 - Lotto 4 Stralcio 2, ultimati a fine dicembre 2023

La tabella successiva fornisce i dati in percentuale di avanzamento dei lavori in corso al 31 dicembre 2024 facendo riferimento alla stessa suddivisione per aree geografiche adottata in precedenza.

AVANZAMENTO LAVORI NUOVE OPERE AL 31/12/2024						
Area geografica	n.	Importo (€/mln)		Avanzamento		
		Totale	Di cui lavori + Sad	Importo (€/mln)	%	
Nord	24	2.929,47	2.673,99	889,64	33,27%	
Centro	15	1.469,60	1.318,97	505,21	38,30%	
Sud e Isole	63	7.144,30	6.413,73	3.020,45	47,09%	
<b>Totali</b>	<b>102</b>	<b>11.543,37</b>	<b>10.406,69</b>	<b>4.415,30</b>	<b>42,43%</b>	

L'avanzamento nei cantieri in corso, consegnati e ultimati per nuove opere nel 2024, ha comportato investimenti per lavori e somme a disposizione pari a 1.050 milioni di euro.

## LA STRADA 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 Calabria, Basilicata e Puglia attraverso i loro territori costieri.

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

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

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

- Megalotto 3 Sibari/SS534-Roseto Spulico (cat. B) – 38 km: Importo finanziamento: 1.350,56 milioni di euro; Avanzamento di lavori + SaD (espropri e interferenze): 59,96%; Ultimazione prevista: agosto 2026;
- Interventi per la messa in sicurezza tra i 219,000 e 278,000 km – 2° Stralcio Parte A che prevedono principalmente la realizzazione di nuove rotatorie in sostituzione delle pericolose intersezioni a raso presenti, nonché, in alcuni tratti, l'adeguamento della sezione stradale e la rettifica del tracciato: Importo finanziamento: 28,8 milioni di euro; Avanzamento lavori: 86,58%; Ultimazione prevista: ottobre 2025;
- Variante all'abitato di Palizzi Marina lotto 2 – Il Stralcio Completamento Carreggiata Sud il cui Progetto è stato approvato nel dicembre 2020. In data 25 maggio 2021 si è proceduto alla dichiarazione dell'efficacia dell'aggiudicazione definitiva. In data 23 novembre 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: 108,17 milioni di euro; Avanzamento lavori: 45,89%; Ultimazione prevista: dicembre 2025;
- Lavori di collegamento della strada statale 106 (0,000 km) alla SS106 VAR/A (17,000 km) relativi all'adeguamento della SP16 (Cat. Stradale C1) per il rafforzamento della viabilità, il cui progetto consiste nell'adeguamento del tratto di SP16 compreso fra la rotatoria realizzata in corrispondenza dell'innesto con la strada statale 106 e lo svincolo di Simeri Crichti posto al termine della SS106 VAR/A (Megalotto 2): Importo finanziamento: 6,00 milioni di euro; Avanzamento lavori: 1,53%; Ultimazione prevista: giugno 2025.

## LA STATALE 640 "STRADA DEGLI SCRITTORI"

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

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

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

Relativamente ai lavori del secondo lotto, dal km 44,400 al km 74,300 (svincolo con l'autostrada A19 "Palermo-Catania"), cui corrisponde un investimento totale di circa 1.025 milioni di euro, la consegna è avvenuta in data 1° ottobre 2012.

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

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

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

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

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

L'avanzamento complessivo dell'appalto riferito a tutte le lavorazioni e attività affidate al Contraente Generale è pari a circa 91% dell'importo contrattuale aggiornato a seguito della PVT ed è stato aperto al traffico secondo la configurazione definitiva di progetto a doppia carreggiata, di circa 23,5 sui 28,00 km,

oltre a una paragonabile estesa di viabilità secondaria, mentre i restanti 4,5 km di tracciato sono aperti a doppio senso di marcia su unica carreggiata.

Per l'apertura di tutto il tratto stradale nella sua configurazione definitiva a doppia carreggiata, resteranno da completare gli ultimi 3 viadotti: viadotto Salso (carreggiata destra), il viadotto Arenella 3 (carreggiata destra) e viadotto San Giuliano (carreggiata sinistra) con previsione di ultimazione entro il mese di giugno 2025.

Con la Perizia di Variante approvata a maggio 2023 era stata prevista l'ultimazione dei lavori e l'apertura al traffico dell'intera opera entro il 31 dicembre 2024 ma tali tempi sono stati disattesi dal Contraente Generale.

I ritardi maturati rispetto a tali impegni e la prospettiva di ulteriori differimenti hanno indotto il Commissario Straordinario a emettere l'ordinanza n. 2 del 17 ottobre 2024 prot. n. 24, con la quale, per consentire in tempi certi l'apertura al traffico delle residuali parti d'opera, sono state intamate alcune milestones, finora tutte rispettate, delle quali restano da raggiungere le seguenti:

- apertura al traffico del viadotto Arenella 3, carreggiata destra, entro e non oltre il 30 aprile 2025;
- apertura al traffico del viadotto Salso, carreggiata destra e completamento dello svincolo sulla A19 entro e non oltre il 30 aprile 2025;
- apertura al traffico del nuovo viadotto San Giuliano, carreggiata sinistra (ponte ad arco), entro e non oltre il 31 maggio 2025.

Dopo il raggiungimento degli obiettivi disposti dal Commissario Straordinario, si prevede l'ultimazione dei lavori entro il corso del 2025.

## L'ITINERARIO E78 "GROSSETO-FANO"

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

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

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

La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 276 km, di cui 62% in Toscana, 30% nelle Marche e 8% in Umbria. L'intero itinerario è stato suddiviso in sei tratti comprendenti diversi lotti e gli interventi

di completamento sono inseriti nel Contratto di Programma 2016-2020 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Anas S.p.A.

Lo stato di attuazione dell'itinerario è il seguente:

- 175 km circa ultimati e in esercizio;
- 3 km circa, relativi al lotto 4 del Tratto 1 "Grosseto-Siena", in fase di esecuzione, con lavori consegnati nel settembre 2020;
- 1,7 km circa di adeguamento della canna in direzione Siena della galleria Casal di Pari, già in esercizio sull'itinerario del vecchio tracciato, in fase di esecuzione, con lavori consegnati "parzialmente" nel giugno 2022 e "definitivamente" nell'ottobre 2022;
- 12 km circa, relativi al lotto 9 del Tratto 1 "Grosseto-Siena", in fase di esecuzione, con lavori consegnati parzialmente nel mese di ottobre 2022 e totalmente nel mese di marzo 2023;
- 9,8 km circa, relativi al Tratto della E78 compreso tra Selci Lama (E45) e Santo Stefano di Gaifa, per l'adeguamento a 2 corsie della galleria della Guinza (lotto 2) e del Tratto "Guinza-Mercatello Ovest" (lotto 3), in fase di esecuzione, con consegna parziale in data 12 febbraio 2024 e consegna totale dei lavori effettuata in data 19 giugno 2024;
- 76,2 km circa, suddivisi in 11 lotti in fase di progettazione, tutti ricompresi nel Contratto di Programma 2016-2020.

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 dal suddetto appalto principale il semisvincolo di Pari Ovest, per il quale è stato successivamente redatto e approvato il progetto esecutivo e, in esito a procedura di gara, si è proceduto all'aggiudicazione dell'appalto. La consegna dei lavori è stata effettuata in data 5 giugno 2024, con ultimazione prevista al 4 novembre 2025. L'importo lavori del suddetto semisvincolo, pari a 3,12 milioni di euro, è nelle disponibilità delle somme a disposizione dell'appalto principale.

Con riferimento agli interventi di ripristino/miglioramento definitivo della vecchia galleria Casal di Pari, carreggiata destra (direzione Siena), localizzata in corrispondenza del lotto 6 e attualmente chiusa al traffico, la produzione è pari a 5,25 milioni di euro, con una percentuale del 20,46% di lavori eseguiti.

Relativamente ai lavori di realizzazione del lotto 4, tra il km 27,200 e il km 30,038 della strada statale 223 "di Paganico", la consegna totale dei lavori è stata effettuata in data 9 febbraio 2022 e, in esito al tempo contrattuale di 1.190 giorni, la loro scadenza era fissata al 13 maggio 2025. Nel corso dei lavori, è stata approvata la Perizia di Variante è finalizzata all'esecuzione di indagini chimico-fisiche integrative e alla attività di assistenza tecnica per l'adeguamento del PUT, al disboscamento delle aree interessate al completamento della Bonifica da Ordigni Bellici, alla realizzazione di una duna lungo il tracciato stradale di progetto, alla realizzazione di alcune ottimizzazioni ambientali e realizzative dei viadotti di progetto, nonché ai maggiori oneri di sicurezza per le misure di contenimento del Covid-19. Per l'esecuzione dei nuovi e modificati lavori, anche in ottemperanza al parere reso dal Collegio Consultivo Tecnico, sono stati concessi 210 giorni di proroga, in esito ai quali la nuova data di ultimazione lavori è stata fissata al 31 dicembre 2026. Al 31 dicembre 2024 la produzione è pari a 38,82 milioni di euro, con una percentuale del 53,51% di lavori eseguiti.

Con riferimento ai lavori di realizzazione del lotto 9, tra il km 41,600 e il km 53,400, della strada statale 223 "di Paganico", per una lunghezza complessiva di 11,8 km. Lungo il tracciato è inoltre prevista la realizzazione di 3 svincoli a livelli sfalsati. L'intervento prevede l'adeguamento a 4 corsie dell'esistente strada statale 223, nonché di un sistema di viabilità complanari, per il raccordo con le viabilità locali. In data 27 ottobre 2022 si è proceduto con la consegna parziale dei lavori principali. La consegna totale dei lavori è stata effettuata in data 3 marzo 2023, con ultimazione prevista alla data del 1° marzo 2026. Al 31 dicembre 2024 la produzione è pari a circa 18 milioni di euro, con una percentuale del 13,86% di lavori eseguiti.

Relativamente ai lavori di adeguamento a 2 corsie della galleria della Guinza (lotto 2) e del Tratto "Guinza-Mercatello Ovest" (lotto 3) relativi al Tratto della E78 compreso tra Selci Lama e Santo Stefano di Gaifa, in data 12 febbraio 2024 si è proceduto alla consegna parziale dei lavori, al fine di avviare le attività inerenti agli approntamenti di cantiere. La consegna totale dei lavori è stata effettuata in data 19 giugno 2024, con ultimazione fissata al 29 agosto 2026. Al 31 dicembre 2024 la produzione è pari a 454 mila euro, con una percentuale dello 0,56% di lavori eseguiti.

## ATTIVITÀ INTERNAZIONALI

Come noto, completato nel 2023 il piano di riassetto delle attività internazionali di Anas, con la conseguente messa in liquidazione di Anas International Enterprise (AIE), tutte le attività internazionali di Anas sono gestite direttamente all'interno della Struttura Internazionale.

Nello specifico delle singole commesse si segnala:

### **Algeria: Direzione Lavori Autostrada Est-Ovest lotto Est**

La commessa riguarda l'attività di "Supervisione e Controllo dei Lavori per la Realizzazione del lotto Est (399 km) dell'Autostrada Est-Ovest" condotta dal Raggruppamento ANAS-ITALCONSULT-INCO-STE – di cui Anas è capofila con il 59,9% – su incarico dell'Agenzia autostradale algerina (*Algérienne des Autoroute - ADA*).

Il contratto, attivo da fine 2008, prevedeva un importo iniziale di 67,2 milioni di euro equivalenti. A seguito delle numerose estensioni contrattualizzate, il valore contrattuale della commessa ha raggiunto i 155,9 milioni di euro eq.

A oggi, tutti i 399 km del lotto sono stati aperti al traffico, con l'eccezione del tunnel T1 (2,5 km), presso la città di Constantine, oggetto di un grave crollo nel gennaio 2014 i cui lavori di completamento e riparazione sono tutt'ora in corso.

Gli interventi di ripristino sono stati per il momento ultimati nella prima delle due canne con apertura al traffico nel mese di luglio 2024. Residuano quindi i lavori attinenti alla seconda canna (ultimazione prevista per fine 2027) e il completamento di quelli accessori relativi alla tratta di 84 km presso il confine con la Tunisia (ultimazione prevista per marzo 2025).

In ragione dei ritardi imputabili a problemi amministrativi interni all'ADA, sono ancora in corso di formalizzazione le proroghe contrattuali annuali già convenute, che estendono il contratto dal mese di maggio 2021 al mese di maggio 2025 (Avenant da n° 12 a n° 15). Al riguardo, si precisa che, a tutela della posizione del Raggruppamento, l'ADA ha comunque rilasciato ad Anas una dichiarazione attestante che gli Avenant in questione sono in via di finalizzazione e certifica, mese per mese, la attività svolte.

La commessa nel 2024 ha comunque registrato, nonostante la fase terminale dei lavori e una progressiva riduzione del perimetro di attività, un risultato positivo con una marginalità operativa linda di ca. 0,8 milioni di euro, superiore alle previsioni di budget.

Come noto, la commessa è sempre stata caratterizzata da lentezze da parte del committente nel liquidare le prestazioni erogate dal Raggruppamento. Tale criticità si era ulteriormente acuita a partire dal 2019. La grossa pressione esercitata negli ultimi anni ha tuttavia consentito un progressivo recupero dello "scoperto", concretizzato in particolare nel 2024 con l'incasso di 6,1 milioni di euro solo per la parte di competenza Anas. Si prevede un'ulteriore tranne di incasso, relativa a prestazioni pregresse, nel primo semestre 2025.

Per il 2025, a fronte della prevista ultimazione dei lavori della tratta di 84 km, si prevede una riduzione del personale impiegato e, di conseguenza, una diminuzione della produzione media, come già avvenuto negli ultimi anni in conseguenza del graduale completamento dei lavori presidiati dal personale del Raggruppamento.

Tale fase finale della commessa apre ora il tema delle riserve e interessi moratori da affrontare con il Committente ADA. La tematica è evidentemente molto complessa anche in funzione del protrarsi della commessa e dei menzionati ritardi di pagamento patiti che rendono la discussione particolarmente delicata. In merito il Raggruppamento ha comunque presentato le documentazioni contrattuali previste a supporto di tali richieste. Il Raggruppamento, in considerazione degli ottimi rapporti che hanno sempre caratterizzato la collaborazione con l'ADA, ha richiesto insistentemente l'apertura di un tavolo di discussione amichevole volto alla ricerca di una soluzione condivisa. In ogni caso, a tutela delle proprie ragioni, ha comunque avviato la procedura formale di apertura di un contezioso sul tema.

Si sottolinea come, l'Ambasciata italiana ad Algeri abbia sempre assistito con efficacia l'iniziativa e la relazione con le Istituzioni algerine.

La citata criticità finanziaria vissuta dal Raggruppamento in conseguenza dei ritardati pagamenti da parte di ADA ha tuttavia comportato tensione tra i soci. In particolare, nel mese di giugno 2024, il socio INCO ha avviato un'azione contro Anas depositando una richiesta di mediazione presso l'Organismo di mediazione di Roma, imputando ad Anas di non aver tutelato in modo appropriato i suoi interessi nei confronti dell'ADA e richiedendo pertanto un risarcimento. Anas non ha aderito alla richiesta di mediazione, ritenendo infondate le pretese avanzate da INCO. A oggi non risulta notificato alcun atto giudiziale nei confronti di Anas.

#### **Libia - Autostrada costiera Ras Ejdyer-Emsaad**

Il progetto è gestito dalla controllata PMC Mediterraneum ("PMC"), Società Consortile per Azioni costituita nel 2013 da Anas S.p.A. (60%), BTP Infrastrutture S.p.A. (30%) – e Italsocotec S.r.l. (10%) – con riferimento al contratto del 2010 con l'Autorità libica Emssad - Ras Ejdyer Motorway Authority (ERMA) per l'attività di Project Management relativa alla realizzazione dell'autostrada Ras Ejdyer-Emsaad, in Libia.

Il progetto si sviluppa lungo tutta la fascia costiera libica collegando il confine con la Tunisia a quello con l'Egitto, per una lunghezza complessiva di circa 1.750 km. Tale progetto si inserisce nell'ambito degli impegni assunti dallo Stato italiano nei confronti del governo libico in forza del Trattato di Amicizia firmato nel 2008.

L'importo contrattuale iniziale di 125 milioni di euro, per effetto dell'Addendum contrattuale n. 4, è stato successivamente incrementato a 128,4 milioni di euro e la scadenza, inizialmente fissata in cinque anni, è stata portata al 2027.

Le attività – supervisionate dalla Commissione Mista Paritetica Italo-Libica costituita per effetto del Trattato da membri del MIT italiano e dell'Autorità libica ERMA – hanno subito diversi periodi di interruzione dovuti all'instabilità politica che ha caratterizzato il Paese a partire dal 2011. Tuttavia, sebbene il progetto abbia avuto un andamento estremamente irregolare, caratterizzato da numerosi e lunghi periodi di arresto, PMC ha potuto svolgere alcune delle proprie attività contrattuali e in particolare la verifica della progettazione del lotto 1 (Cirenaica) e del lotto 4 (Tripolitania) entrambi caratterizzati da uno sviluppo di circa 400 km e il supporto all'esecuzione delle gare per il lotto 1, affidata sin dal 2013 al consorzio LEC, guidato dalla società Webuild, e del lotto 4, oltre ad altre attività di reporting e assistenza legale, fatturando, fino a tutto il 2024, circa 19,7 milioni di euro, pari al 15% di avanzamento della commessa complessiva.

Nel corso del 2024, il progetto ha avuto un forte impulso, da un lato con la ripresa delle negoziazioni con il Consorzio LEC volte a permettere l'avvio dei lavori sul lotto 1, a fronte delle richieste di revisione contrattuale avanzate dall'Impresa, e dall'altra con lo svolgimento delle gare per l'affidamento dei lavori dei tre sub-lotti del lotto 4.

L'affidamento del primo sub-lotto (lotto 4.3) dovrebbe concretizzarsi nei primi mesi del 2025, mentre quello relativo al secondo sub-lotto (lotto 4.2) sarà formalizzato successivamente.

La gara per il lotto 4.1 andrà invece ripetuta vista l'esclusione dell'unico offerente.

Nel corso del 2024 la società PMC ha emesso SAL per un totale di 2,8 milioni di euro, con un fatturato di competenza dell'esercizio di ca 1,4 milioni di euro. L'attività ha generato nell'anno una marginalità operativa linda di circa 0,3 milioni di euro in quota Anas.

### **Georgia: Tbilisi Bypass**

L'iniziativa, varata nel giugno 2017, attraverso il preesistente veicolo Anas International Enterprise con il Roads Department del Ministero dello Sviluppo Regionale e delle Infrastrutture della Georgia, concerne lo studio e la progettazione degli 85 km del bypass di Tbilisi.

Le attività sono oggi gestite da una joint venture composta da Anas – subentrata ad AIE nel giugno 2023 costituendo una nuova *branch* in loco – leader al 40%, e da due partner italiani, IRD Engineering S.r.l. ("IRD") e Gestione Progetti Ingegneria S.r.l. ("GPI"), ciascuno con una quota del 30%. Il progetto, come previsto dal contratto, è svolto con il supporto di quattro nominated sub-contractor georgiani.

La liquidazione della preesistente *branch* AIE è attualmente in corso di fronte alle Autorità georgiane.

Il progetto, finanziato dalla Asian Development Bank (ADB), include una fase di analisi della fattibilità tecnica, ambientale ed economica (Activity 1), una fase di analisi finanziaria (Activity 3) e infine una fase di progettazione di dettaglio (Activity 2). Le Activities 1 e 3 sono state completate, mentre la Activity 2 è ancora in fase di svolgimento.

Il contratto prevedeva un importo iniziale di circa 7,2 milioni di euro e una durata di 15 mesi. Per effetto di successivi Addenda l'importo è stato portato a circa 7,4 milioni di euro e la scadenza ricalendarizzata al 31 dicembre 2024. Tuttavia, in ragione delle difficoltà burocratiche riscontrate nell'ultima fase di attività relativa all'ottenimento dell'approvazione della Valutazione di Impatto ambientale – che richiede l'acquisizione di numerose approvazioni da parte di svariati enti statali georgiani e procedure di esproprio – è stata per ora richiesta un'ulteriore proroga fino al 30 giugno 2025, sebbene esista il rischio concreto che le attività debbano estendersi anche oltre tale termine fino a tutto il 2025.

### **Qatar: "Quality Assurance/Quality Control Pavement Consultancy Services"**

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 a marzo 2021.

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

Il processo di liquidazione della *branch* è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione di Anas a maggio 2022. Il processo di liquidazione ha subito, tuttavia, forti ritardi a causa delle difficoltà incontrate per problemi burocratici e lungaggini da parte dell'amministrazione qatarina.

Solo a valle del recepimento formale da parte dell'autorità qatarina della nomina del liquidatore, si è potuto dare avvio al ricorso amministrativo presso il Compensation Claims Committee (CCC) contro il Cliente Ashghal volto a tentare di recuperare almeno in parte le somme detratte da questo sul SAL finale (per un importo pari a ca. 0,75 milioni di euro eq.) oltre a interessi di mora non corrisposti (ca.

0,45 milioni di euro eq.).

Al fine di semplificare la gestione complessiva delle operazioni, lo studio incaricato di gestire le attività di chiusura della *branch* è stato coinvolto anche nel supporto al citato ricorso contro Ashghal al CCC (procedimenti tra di loro strettamente correlati).

Da ultimo rimane da segnalare la pendente contestazione amministrativa da parte della Tax Authority locale in merito a *withholding tax* relativa all'esercizio 2018. L'onere richiesto è comunque stato prudenzialmente accertato a costo (ca. 60 mila euro eq.).

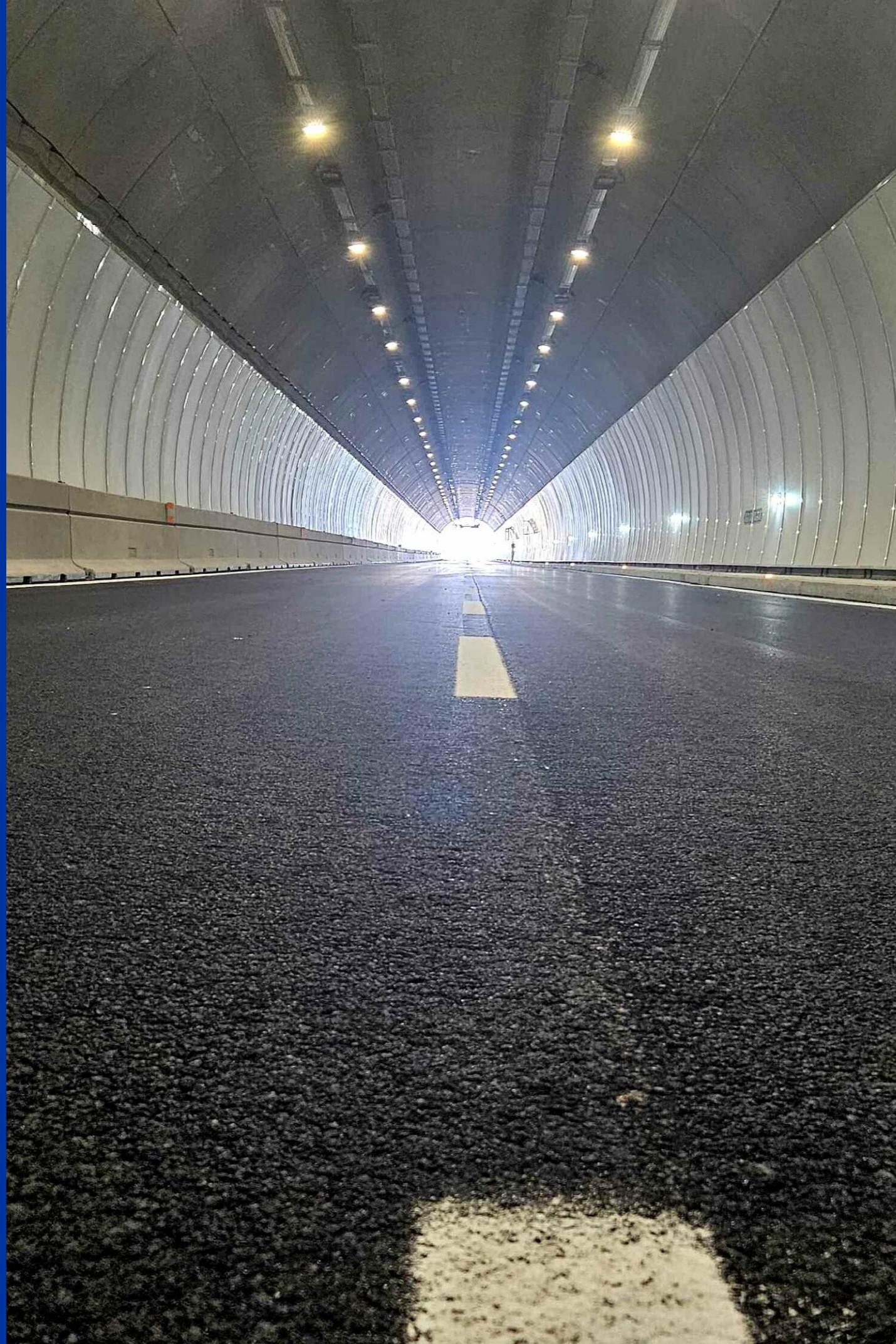
### **Colombia: Strutturazione integrale di corridoi per concessioni stradali in Project Financing**

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

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

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

In data 29 gennaio 2025 il Tribunale di Tunja ha emesso la sentenza di primo grado nel giudizio civile intentato dal Fondo de Adaptaciòn contro il Consorcio Vial Italcol, ritenendo infondate le pretese risarcitorie del Fondo de Adaptaciòn avanzate a seguito del crollo del ponte sopraindicato. In particolare il Tribunale ha ritenuto le pretese avversarie infondate sia in rito, essendo intervenuta la prescrizione della domanda risarcitoria, sia nel merito, avendo ritenuto che (i) l'evento era da attribuire a forza maggiore per la imprevedibilità del fenomeno meteorologico; (ii) il progetto svolto dal Consorzio era stato accettato con soddisfazione sia della società incaricata della validazione del lavoro, che da parte del cliente (il Fondo) ed è stato ritenuto essersi svolto in conformità a quanto richiesto dal contratto. In data 24 febbraio 2025 il Fondo ha presentato appello alla sentenza riportata. Sono in corso le valutazioni con il legale che assiste il Consorzio per valutare l'opportunità di costituirsi nel giudizio di appello.



SARDEGNA - STRADA STATALE 131 "DIRAMAZIONE CENTRALE NUORESE", GALLERIA BERRUILES

## ESERCIZIO E COORDINAMENTO DEL TERRITORIO

Di seguito sono riportate le tabelle riepilogative delle attività di Manutenzione Ricorrente e di Manutenzione Programmata svolte nel corso 2024 confrontate con i dati del 2023 e suddivise per aree geografiche:

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE RICORRENTE				TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE PROGRAMMATA				
	2023		2024			2023		2024		
	Numero	Importo (€/mil)	Numero	Importo (€/mil)		Numero	Importo (€/mil)	Numero	Importo (€/mil)	
Affidamenti diretti	259	20,09	315	5,50	Progettazioni	819	2.429,76	636	2.070,16	
Lavori Consegnati	584	224,48	968	198,02	Lavori Consegnati	742	2.288,60	702	2.250,25	
Lavori Ultimati	380	120,35	354	122,48	Lavori Ultimati	429	969,20	430	1.058,37	

AREA NORD	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA NORD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA				
	2023		2024			2023		2024		
	Numero	Importo (€/mil)	Numero	Importo (€/mil)		Numero	Importo (€/mil)	Numero	Importo (€/mil)	
Affidamenti diretti	115	7,12	122	1,43	Progettazioni	244	707,59	201	639,99	
Lavori Consegnati	214	48,57	380	78,01	Lavori Consegnati	237	800,89	186	655,70	
Lavori Ultimati	128	25,31	165	61,19	Lavori Ultimati	135	290,48	146	358,87	

AREA CENTRO	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA CENTRO	MANUTENZIONE PROGRAMMATA				
	2023		2024			2023		2024		
	Numero	Importo (€/mil)	Numero	Importo (€/mil)		Numero	Importo (€/mil)	Numero	Importo (€/mil)	
Affidamenti diretti	125	9,39	94	1,69	Progettazioni	298	907,77	215	621,80	
Lavori Consegnati	229	53,77	283	39,76	Lavori Consegnati	250	707,77	259	789,55	
Lavori Ultimati	126	36,59	68	19,84	Lavori Ultimati	110	267,03	125	295,99	

AREA SUD	MANUTENZIONE RICORRENTE				AREA SUD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA				
	2023		2024			2023		2024		
	Numero	Importo (€/mil)	Numero	Importo (€/mil)		Numero	Importo (€/mil)	Numero	Importo (€/mil)	
Affidamenti diretti	18	3,02	85	2,07	Progettazioni	239	578,40	191	521,63	
Lavori Consegnati	96	31,72	250	72,05	Lavori Consegnati	221	538,81	227	589,63	
Lavori Ultimati	95	34,01	107	32,77	Lavori Ultimati	166	362,51	140	339,89	

AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE RICORRENTE				AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE PROGRAMMATA				
	2023		2024			2023		2024		
	Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)		Numero	Importo (Mln)	Numero	Importo (Mln)	
Affidamenti diretti	1	0,56	14	0,31	Progettazioni	38	236,00	29	286,74	
Lavori Consegnati	45	90,42	55	8,20	Lavori Consegnati	34	241,13	30	215,37	
Lavori Ultimati	31	24,44	14	8,68	Lavori Ultimati	18	49,18	19	63,63	

Per le attività di Manutenzione Programmata, si rileva quanto segue:

- Una riduzione del numero delle progettazioni del 22% e del relativo importo del 15%;
- Una riduzione del numero dei lavori consegnati del 5% e del relativo importo del 2%;
- Un incremento del numero dei lavori ultimati del 9% a parità di importo.

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

- Un aumento del numero degli affidamenti diretti del 22% con un decremento dell'importo del 73%;
- Un incremento del numero dei lavori consegnati del 66% con una riduzione dell'importo del 12%;
- Una diminuzione del numero dei lavori ultimati del 7% con un leggero incremento dell'importo del 2%.

## ASSETTO INFRASTRUTTURALE E RETE

### ATTIVITÀ ISPETTIVE SU PONTI, VIADOTTI, SOTTOPASSI, SOVRAPPASSI E GALLERIE

#### **Ispezioni visive di tipo strutturale**

Per quanto attiene il 2024, si riporta il prospetto di sintesi relativo alla campagna di ispezione:

#### **PONTI E VIADOTTI**

- Per le ispezioni ricorrenti, sono state completate 15.360 ispezioni nel primo trimestre 2024, raggiungendo una copertura complessiva a chiusura di trimestre pari al 97,01% delle 15.834 opere d'arte comprese nella campagna ispettiva. Nel secondo trimestre 2024 sono state completate 15.295 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 96,63% delle 15.829 opere d'arte comprese nella campagna ispettiva. Nel terzo trimestre 2024 sono state completate 15.132 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 96,58% delle 15.668 opere d'arte comprese nella campagna ispettiva. Nel quarto trimestre 2024 sono state completate 15.053 ispezioni, raggiungendo una copertura pari al 96,19% delle 15.649 opere d'arte comprese nella campagna ispettiva;
- Per le ispezioni ordinarie per rischio strutturale e fondazionale ex D.M. 204 del 1° luglio 2022 e ss.mm.ii., il numero delle ispezioni eseguite risulta complessivamente pari a 15.809 sulle complessive 15.809 ispezioni previste a sistema per la campagna 2024, raggiungendo una copertura pari al 100%.

#### **SOTTOPASSI E SOVRAPPASSI**

- Per le ispezioni ricorrenti, sono state completate 2.859 ispezioni nel primo trimestre 2024, raggiungendo una copertura complessiva pari al 99,10% delle 2.885 opere d'arte comprese nella campagna ispettiva. Nel secondo trimestre 2024 sono state completate 2.854 ispezioni raggiungendo una copertura complessiva pari al 98,99% delle 2.883 opere d'arte comprese nella campagna ispettiva. Nel terzo trimestre 2024 sono state completate 2.851 ispezioni raggiungendo una copertura complessiva pari al 99,13% delle 2.876 opere d'arte comprese nella campagna

ispettiva. Nel quarto trimestre 2024 sono state completate 2.810 ispezioni raggiungendo una copertura complessiva pari al 97,74% delle 2.875 opere d'arte comprese nella campagna ispettiva;

- Per le ispezioni principali, il numero delle ispezioni eseguite risulta pari a 2.840 su complessive 2.875 opere comprese nella campagna, raggiungendo una copertura pari a 98,85%.

#### **ISPEZIONI VISIVE PER RISCHIO FRANE E IDRAULICA**

Relativamente alle ispezioni ordinarie per rischio frane e rischio idraulico, la campagna ispettiva 2024 è stata condotta secondo la proposta ispettiva condivisa con Ansfisa che prevede: una ispezione annuale per rischio idraulico sulle opere che presentano Classe di Attenzione Idraulica per fenomeni erosivi Alta o Medio-Alta; una ispezione annuale per rischio frane sulle opere che presentano Classe di Attenzione per rischio frane Alta o Medio-Alta.

Sulla base della classificazione L2 eseguita al 31 dicembre 2023 è stato definito il bacino di opere per le quali ripetere le ispezioni per le suddette fonti di rischio per l'anno 2024.

Relativamente alle ispezioni per rischio frane sono state complete complessivamente 2.830 ispezioni, per le ispezioni per rischio idraulico sono state complete complessivamente 5.464 ispezioni.

#### **ATTIVITÀ DI CUI ALLA CONVENZIONE QUADRO ANAS-FABRE**

Con riferimento alle nuove linee guida per il monitoraggio, la valutazione della sicurezza strutturale e la classificazione del rischio dei ponti esistenti, completata la fase ispettiva e di classificazione delle opere effettuata nell'anno 2023 con la consegna dei rapporti di classificazione L2 e relativa documentazione allegata, nel primo semestre dell'anno 2024 sono state portate avanti le attività finalizzate all'inserimento a sistema BMS2.0 dei dati ispettivi raccolti nel corso delle ispezioni ordinarie, frane e idrauliche e dei dati di natura documentale reperiti tramite le opportune ricerche di archivio. Tale attività è stata portata avanti anche nel secondo semestre del 2024 e a fine anno è stata completata a meno di alcune opere per le quali l'inserimento a sistema dei dati è stato posticipato al primo mese del 2025 per non ostacolare l'esecuzione a sistema delle ispezioni della campagna ispettiva ordinaria 2024.

#### **PROGETTO "STRADE SICURE" DI CUI AL PNC AL PNRR**

Nell'ambito della transizione tra il sistema di gestione della sorveglianza periodica delle opere d'arte attualmente in uso e quello introdotto con il D.M. n. 578 del 17 dicembre 2020 "Linee Guida Ponti" e con l'obiettivo di incrementare ulteriormente il monitoraggio delle opere d'arte in gestione, è stato declinato un piano articolato per la messa a terra degli investimenti per il progetto "Strade sicure - Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo remoto di ponti, viadotti e tunnel" di cui al Piano Nazionale Complementare al PNRR. Secondo il D.M. 93 del 12 aprile 2022, che stabilisce il piano di ripartizione delle risorse fra i vari gestori stradali, per Anas sono stati destinate somme per complessive 275 milioni di euro.

## ATTIVITÀ ISPETTIVE SU GALLERIE

Il patrimonio di gallerie in gestione Anas è pari a 2.159 fornici, per un'estensione pari a 1.074 km; il perimetro indicato dalle Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio delle gallerie esistenti di cui al D.M. 247/2022 per le opere da ispezionare è quello delle gallerie di lunghezza non inferiore a 200 m, a cui corrisponde un insieme di 1.216 fornici, per un'estensione di 977 km.

Le attività di ispezione sono state articolate in tre fasi: (i) la prima ha previsto il censimento delle informazioni già disponibili relativamente alle caratteristiche geometriche e strutturali delle gallerie; (ii) la seconda è corrispondente alle attività di rilievo in galleria del quadro di difetti presenti, anche con l'ausilio di sistemi di rilievo non distruttivi (laserscanner, georadar); (iii) la terza, infine, consiste nell'analisi critica delle informazioni raccolte nei precedenti livelli e nella conseguente attribuzione di un indice schematico delle condizioni generali della galleria, la classe di attenzione (CdA), con apposito algoritmo definito dalle Linee Guida ministeriali.

Al 31 dicembre 2024 sono state completate le ispezioni fino alla terza fase, su un totale di 846 fornici di galleria, pari al 70% del totale, con relativa attribuzione della classe di attenzione (CdA) alle gallerie medesime e definizione, previa validazione dei risultati, delle frequenze delle ispezioni periodiche successive a quella iniziale.

Contemporaneamente al processo ispettivo secondo LL.GG. di cui al D.M. 247/2022, è proseguita anche nel 2024 la campagna di ispezioni ricorrenti che saranno, come detto, progressivamente sostituite dal programma di ispezioni periodiche ordinarie previste dalle LL.GG. in base agli esiti della determinazione delle classi di attenzione.

## MANUTENZIONE PROGRAMMATA E RIQUALIFICAZIONE

Nel corso del 2024, in continuità con quanto fatto negli anni precedenti, è proseguita l'attività di implementazione degli interventi di Manutenzione Programmata volti al potenziamento e riqualificazione di alcune arterie stradali, finalizzati a migliorarne le condizioni di funzionalità, sicurezza e comfort degli utenti, attraverso un'azione di recupero del patrimonio stradale esistente.

Alla data attuale considerando tutti i finanziamenti disponibili, a meno di quelli legati al Programma Ponti, Viadotti e Gallerie (PVG), di cui si dirà più avanti, e di quelli per la Smart Road, sono in corso di esecuzione sull'itinerario A2 un totale di 70 interventi per un investimento pari a circa 263 milioni di euro. Riguardo al sistema autostradale A19-A19 Dir-A29-A29 acc Bis-A29 Dir-A29 DirA e A29 Racc, sono in corso di esecuzione 38 interventi per un investimento complessivo di circa 297 milioni di euro.

Specificatamente sulla A19 "Palermo-Catania", a oggi in gestione commissariale, sono in corso, comprendendo anche gli interventi inseriti nel Programma PVG, un totale di 31 lavori per circa 375 milioni di euro, di cui oltre 170 milioni di euro avviati nel corso del 2024.

Per l'itinerario E45/E55 "Orte-Mestre", che si snoda per 403 km attraversando longitudinalmente le Regioni Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna e Veneto, l'aggiornamento del Contratto di Programma 2016-2020 ha assegnato investimenti per circa 1.580 milioni di euro, di cui 1.040 milioni di euro destinati alla E45 e 540 milioni di euro alla E55. È questo il più importante investimento mai destinato all'infrastruttura, in linea con la nuova strategia di Anas che punta sulla manutenzione e sulla valorizzazione della rete stradale esistente, al fine di innalzare il livello di servizio e gli standard di sicurezza per la circolazione. A oggi sull'itinerario E45/E55 sono stati ultimati interventi per circa 445 milioni di euro, mentre sono in corso di esecuzione 90 interventi per un investimento pari a circa 485 milioni di euro, di cui circa 125 milioni di euro avviati nel 2024.

In Basilicata lungo l'Itinerario Basentano sono stati ultimati interventi per quasi 80 milioni di euro e sono attualmente in corso di esecuzione interventi per un investimento di 115 milioni di euro.

Sono proseguiti le attività relative al Piano di accessibilità a Cortina 2021:

- Il Piano, come da ultima rimodulazione dell'ottobre 2022, relativamente alla strada statale 51 "di Alemagna" contempla la realizzazione di complessivi n. 52 interventi di cui: (i) 49 di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza, sostanzialmente insistenti sul sedime attuale della strada statale; (ii) 3 di varianti in nuova sede stradale per l'attraversamento dei centri abitati di Tai di Cadore, Valle di Cadore e San Vito di Cadore;
- Riguardo alle strade statali 51bis "di Alemagna" e 52 "Carnica", il Piano comprende la realizzazione di complessivi n. 24 interventi di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza, sostanzialmente insistenti sul sedime attuale delle suddette strade statali, di cui: (i) 7 sulla SS51 bis; (ii) 17 sulla SS52.

Lo stato di attuazione a dicembre 2024 è il seguente:

sulla strada statale 51 "di Alemagna":

- 43 interventi ultimati (per un investimento complessivo di circa 71,5 milioni di euro);
- 5 interventi in via di ultimazione (per un investimento complessivo di circa 17,7 milioni di euro);
- 3 interventi in corso (varianti di San Vito, Valle e Tai).

sulle strade statali 51bis "di Alemagna" e 52 "Carnica":

- 19 interventi ultimati (per un investimento complessivo di circa 24,1 milioni di euro);
- 5 interventi in corso.

Con riferimento al piano "Rientro Strade" avviato di concerto con il MIT a oggi sono stati ultimati interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della rete stradale di rientro per oltre 910 milioni di euro e sono in corso e/o di prossima attivazione 240 interventi per circa 460 milioni di euro.

In continuità con le annualità precedenti, proseguono 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. Nello specifico, a seguito della rimodulazione del Programma trasmessa al MIT nel mese di marzo 2024, l'importo complessivo degli interventi inseriti nel piano ammontava a complessivi 2.892 milioni di euro di cui 2.782 milioni di euro a valere sulle risorse afferenti al Programma PVG e gli altri 110 milioni di euro a valere su risorse reperite da altri piani al fine di coprire le maggiori occorrenze dovute all'adozione dei nuovi prezzi.

In merito allo stato di avanzamento del Programma PVG, a dicembre 2024 risultano avviati 328 interventi per un investimento complessivo pari a circa 1.626 milioni di euro. Di questi:

- 280 interventi, per 1.010 milioni di euro, riguardano i ponti e viadotti;
- 48 interventi, per 616 milioni di euro, riguardano le gallerie.

Inoltre, di questi interventi avviati, ne risultano ultimati 128 per un totale di 314 milioni di euro.

Nel 2024, in continuità con quanto avvenuto negli anni precedenti, l'ufficio Barriere ha proseguito l'ampliamento della gamma di barriere di sicurezza.

## GESTIONE RETE: ESERCIZIO E MANUTENZIONE RICORRENTE

Nel corso del 2024 le attività sono proseguiti nel rispetto della *mission* assegnata e delle norme applicabili, nonché delle disposizioni aziendali emanate, attraverso il costante presidio e monitoraggio della rete e secondo le attribuzioni di ciascuna Struttura Territoriale.

Le principali attività di intervento hanno riguardato:

- Gestione dei servizi invernali (attività preventive antighiaccio e di sgombro neve);
- Monitoraggio attività effettuate dal personale su strada;
- Presidio della rete in gestione anche per il tramite delle sale operative territoriali e della sala situazioni nazionale;
- Coordinamento Emergenze in presenza di criticità sulla rete;
- Predisposizione piani d'esodo per la gestione del traffico in occasione di festività;
- Monitoraggio Cantieri presenti sulla rete;
- Ispezioni aree di servizio autostradali.

## SERVIZI INVERNALI SULLE STRADE

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

Per mezzo di tali Piani, come di consueto, vengono individuate le aree a rischio neve, gli eventuali percorsi alternativi, la dislocazione di uomini e mezzi, i presidi, i siti di stoccaggio mezzi pesanti, etc. e sono stati

redatti piani d'intesa con le strutture periferiche della Polizia Stradale e condivisi a livello di COV (Comitati Operativi Viabilità) presso le Prefetture competenti.

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

In particolare, per la stagione invernale 2024-2025 Anas ha individuato circa 8.000 km della propria rete ad alta rischiosità neve, circa 7.500 km a media rischiosità e circa 12.000 km a bassa rischiosità.

Le suddette attività vengono effettuate con l'ausilio di una flotta di mezzi Anas composta da n. 651 mezzi (di cui 63 turbine fresa-neve, 69 trattori, 78 macchine operatrici e 441 autocarri) e con l'impiego di circa 1.650 risorse interne personale esercizio, a cui si aggiungono circa 1.050 persone tra tecnici, operatori di sala operativa e personale specializzato stagionale; le ditte appaltatrici esterne contribuiscono con la messa a disposizione di circa 1.600 mezzi.

Non secondaria l'attività di coordinamento e monitoraggio effettuata relativamente all'emissione delle ordinanze connesse all'obbligo di catene a bordo o pneumatici da neve sulle strade statali e le autostrade in gestione interessate da possibili eventi nel periodo prioritariamente compreso tra il 15 novembre 2024 e il 15 aprile 2025.

Anche per la stagione invernale 2024-2025 è garantita la pubblicazione del piano sul sito istituzionale della Polizia di Stato (Viabilità Italia) e sul sito istituzionale aziendale, ciò al fine di dare massima divulgazione delle informazioni all'utenza.

## MONITORAGGIO ATTIVITÀ MOS MOBILE

Sono state costantemente monitorate le attività di pianificazione e consuntivazione delle attività di Manutenzione Ricorrente svolte dal personale su strada. I relativi report periodici sono stati condivisi con i Responsabili delle Aree Gestione Rete, al fine di conseguire il miglioramento continuo del processo. Il monitoraggio della attività di pianificazione e consuntivazione è possibile attraverso la reportistica presente sui Cruscotti Gestionali.

## INFOMOBILITÀ

È proseguita, nel corso del 2024, l'attività di monitoraggio degli eventi riguardanti la circolazione stradale sulla rete in gestione Anas. Il rilevamento statistico evidenzia un aumento dell'8,2% degli incidenti, raffrontato al dato del 2023, e l'aumento del 10,2% dei sinistri classificati "Autonomi". Relativamente all'anno precedente, si evidenzia un aumento del 12% degli eventi con esito mortale e un aumento dell'11,4% di quelli con feriti.

## COORDINAMENTO EMERGENZE

Nel corso dell'anno 2024 la Struttura Coordinamento Emergenze ha garantito la reperibilità per la partecipazione a tavoli istituzionali presso il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile e Viabilità Italia, nonché la partecipazione al tavolo permanente del Comitato Operativo presso il medesimo Dipartimento.

## PIANI D'ESODO DURANTE FESTIVITÀ E FERIE ESTIVE

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

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

Tutte le informazioni raccolte sono state gestite dalle 18 sale operative territoriali e dalla sala situazioni nazionale (in funzione H24).

## MONITORAGGIO CANTIERI

È proseguito il costante monitoraggio delle pianificazioni dei cantieri effettuate da ciascuna Struttura Territoriale, attraverso il Modulo Cantieri dell'applicativo ORDINANZE WEB, che permette, in tempo reale, la evidenziazione delle soggezioni alla circolazione, sia derivanti dai cantieri per cui risulta essere stata emessa un'ordinanza, sia dai cantieri temporanei per i quali non è prevista l'emissione di ordinanza.

A partire dal mese di febbraio 2024 sono state avviate attività congiunte tra RFI e Anas, finalizzate a un esame delle complessive soggezioni di esercizio derivanti dagli interventi manutentivi in corso sia alla rete ferroviaria che alla rete stradale. Per una migliore e immediata restituzione dei dati di interesse è stata implementata una dashboard per la consultazione complessiva dei cantieri programmati sulle rispettive reti.

## ISPEZIONI AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI

Anche nel 2024 è proseguita l'attività di ispezione e controllo delle aree di servizio autostradali in gestione Anas. L'attività prevede due ispezioni mensili su tutte le ADS autostradali al fine di monitorare lo stato manutentivo dei piazzali, pensiline, segnaletica verticale e orizzontale, corsie di accelerazione e decelerazione, parcheggi e aree verdi, oltre alla verifica della qualità dei servizi offerti da parte del gestore.

## PIANO INTERVENTI PER L'INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA, IMPIANTI ED ENERGIA

### IMPIANTI

Nel corso del 2024 l'Unità Impianti ha predisposto tutta la documentazione propedeutica all'espletamento della gara d'appalto relativa all'affidamento dell'accordo quadro per l'esecuzione di lavori di manutenzione, programmata e ricorrente, di impianti tecnologici in galleria e all'aperto.

L'accordo, pubblicato nel mese di ottobre con un importo complessivo pari a 350 milioni di euro, è stato suddiviso in 13 Lotti, con importi variabili compresi tra 20 milioni di euro e 40 milioni di euro e prevede una durata di 48 mesi. Essenziale ai fini dell'innalzamento dei livelli di sicurezza delle infrastrutture servite dagli impianti, l'appalto risulta di fondamentale importanza al fine di dare continuità ed efficacia ai processi manutentivi già in corso nelle gallerie e sulle strade dell'intero territorio nazionale.

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

Dal 2022, l'Unità Impianti ha visto il proprio coinvolgimento nelle attività di Manutenzione Ricorrente degli impianti tecnologici, occupandosi principalmente di analisi di asset stradale, identificazione di fabbisogni, ottimizzazione di budget e scouting di software di manutenzione. A partire dal 2024, inoltre, in accordo con le ST competenti e la DTIDS, l'Unità interviene nella pianificazione e programmazione del rilascio di gallerie sulla piattaforma di controllo, manutenzione e gestione degli impianti tecnologici RMT. Le principali attività di competenza riguardano il coordinamento e il monitoraggio del processo di rilascio, l'implementazione degli adempimenti tecnici preliminari, la determinazione delle esigenze di connettività delle gallerie, il presidio delle attività propedeutiche alla connessione, la clusterizzazione, nonché la gerarchizzazione e prioritizzazione degli allarmi impianti registrati dalla piattaforma RMT.

Particolare attenzione è stata posta alla verifica delle capacità di determinazione, real time, dello stato di salute degli impianti, delle azioni manutentive preventive e predittive, nonché all'ottimizzazione delle condizioni attuali d'esercizio.

Anche per l'anno 2024, è stata rinnovata la convenzione con il Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI) garantendo ad Anas i ruoli di socio attivo e membro di Comitati Tecnici strategici per la definizione di standard e normative di riferimento nazionale.

Nell'ambito del gruppo di Lavoro per la revisione delle "Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle Gallerie Stradali" Anas, l'Unità ha contribuito significativamente alla definizione delle specifiche tecniche e delle misure prescrittive di progettazione per il "Sistema di Drenaggio" dei liquidi in gallerie, nonché alla predisposizione del tipologico d'impianto già condiviso con tutte le ST Anas. Più in generale, l'Unità, quale membro del suddetto gruppo di Lavoro, in collaborazione con i colleghi delle ST, della

Direzione Tecnica e della Direzione Servizi alla Produzione, sta lavorando alla revisione di tutte le misure prescrittive impiantistiche e di sicurezza riportate nelle LLGG Progettazione Sicurezza in Galleria di Anas.

L'Unità Impianti costituisce, inoltre, parte integrante del gruppo di lavoro dedicato al progetto Tunnel 4.0, cofinanziato dall'applicazione europea CEF Meridian (Connecting Europe Facility), fornendo supporto alla progettazione e alla realizzazione di soluzioni tecnologiche avanzate per gallerie smart.

Restando nel campo dell'internazionalizzazione, l'Unità Impianti partecipa alla Call for Proposal 2024 "Light Pollution", promossa dal CEDR (Conference of European Directors of Roads), il cui obiettivo sarà quello della riduzione dell'inquinamento luminoso attraverso l'utilizzo di sistemi tecnologici di ultima generazione.

Con riferimento agli obiettivi d'innovazione tecnologica in ambito impiantistico previsti dal Piano Industriale, Anas ha partecipato, tramite partenariato europeo, al bando europeo Horizon Europe "HORIZON-CL5-2022-D6-02", sottponendo la proposta denominata CIRCUIT *"Holistic approach to foster CIRCULAR and resilient transport InfraStructures and support the deployment of Green and Innovation Public Procurement and innovative engineering practices"*. La Commissione Europea ha valutato positivamente il progetto proposto e il Coordinatore FEHRL, insieme all'Agenzia Esecutiva CINEA della CE, ha sottoscritto il Grant Agreement prevedendo un cofinanziamento di 4,81 milioni di euro. È stato creato, quindi, un gruppo di lavoro a cui l'Unità Impianti partecipa fornendo contributi nel campo dell'illuminazione adattativa, della regolazione della ventilazione e svolgendo attività di monitoraggio nella realizzazione di impianti pilota in Spagna e in Italia. Nel corso del 2024, il progetto ha già visto l'identificazione di una galleria e di alcuni tratti all'aperto della rete Anas, nonché dei siti spagnoli candidati all'intervento, l'avvio della procedura di affidamento dell'incarico di progettazione, l'identificazione delle tecnologie e l'esecuzione di sopralluoghi finalizzati alla definizione delle esigenze progettuali.

Con riferimento al percorso di Digital Transformation intrapreso da Anas negli ultimi anni, l'Unità Impianti assicura costantemente la sua partecipazione al gruppo di Lavoro "Modelli digitali standard", dedicato alla Digitalizzazione degli Asset e pilastro centrale del progetto IAM "Intelligent Asset Management". Quest'ultimo, in particolare, costituisce un componente architettonale strategico volto a garantire la univocità e la centralità della gestione delle anagrafiche degli asset, nella piena integrazione dei servizi e dei processi di ingegneria e operation che vi ruotano intorno. L'obiettivo è la realizzazione di un Modello Dati predisposto al fine di creare una base dati comprensiva di tutte le entità anagrafiche quale patrimonio informativo di tutte le categorie degli asset gestite da Anas.

## **ENERGY MANAGEMENT**

Nel corso del 2024 sono proseguite le attività in linea con le principali aree di responsabilità dell'Unità EM:

- Analisi e Monitoraggio dei Consumi Energetici
- Efficientamento Energetico e Fonti Rinnovabili
- Budget e Approvigionamento Energia

Nello specifico, è stata eseguita l'individuazione nonché l'aggiornamento dei siti operativi e asset maggiormente energivori in tutto il territorio nazionale ed è proseguito il confronto periodico con le Strutture Territoriali 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 inoltre proseguita l'attività di reportistica interna rivolta a ogni singola Struttura Territoriale mediante una comunicazione mensile dei consumi energetici, allo scopo di mettere a conoscenza i Responsabili degli impianti e i loro collaboratori dei consumi energetici delle utenze gestite, segnalando anomalie in termini di prelievi di energia.

Con decorrenza da agosto 2024 per 12 mesi, è stato contrattualizzato l'acquisto di energia elettrica aziendale, effettuando l'ordinativo per la fornitura mediante adesione alla convenzione Consip Energia Elettrica 21. In linea con gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo FS, come per l'anno precedente, dal mese di agosto 2023, con l'attivazione della nuova fornitura è stata esercitata l'opzione "energia verde".

Per quanto riguarda il mondo delle rinnovabili EM ha proseguito l'iter relativo a tutte le pratiche amministrative di interfaccia con i Distributori, nonché le soluzioni di PFTE, e l'emissione dei documenti tecnici per la realizzazione di circa 4 MWp di impianti fotovoltaici.

## **ANAS SMART ROAD**

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

Il Programma si colloca all'interno del più ampio contesto di sviluppo tecnologico delle reti viarie e dei corridoi di collegamento europei (TEN-T, Ursa Major Neo, Fréjus, etc.) promuovendo l'interoperabilità nelle aree trans-frontaliere. Questo approccio consente al Paese di consolidare il proprio posizionamento strategico nello sviluppo digitale, in linea con l'evoluzione del contesto stradale europeo.

In linea con il Piano Industriale 2023-2032 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, la strategia di sviluppo del Programma Anas "Smart Mobility" segue i principi di innovazione, digitalizzazione, connettività e valorizzazione delle persone a sostegno della transizione ecologica e digitale del Paese.

Il Programma prevede la realizzazione di circa 6.700 km di strade digitalizzate entro il 2032 e un impegno

economico complessivo pari a circa 864,7 milioni di euro, suddivisi in tre modelli di infrastruttura:

- *Full* con un investimento di 244,7 milioni di euro su un'estesa di 654 km;
- *Full - Fledged* con un investimento di 265,5 milioni di euro su un'estesa di 1.096 km;
- *Digital Road* con un investimento di 354,5 milioni di euro su un'estesa di 4.950 km.

Il modello "Full" rappresenta la prima esperienza con cui Anas ha avviato il proprio contributo alla trasformazione digitale della rete stradale del Paese, prevede la realizzazione di tratte dotate di un'elevata densità di tecnologie. L'esperienza maturata durante la prima fase di realizzazione del Programma ha consentito di sviluppare il *know how* necessario per l'aggiornamento del modello permettendo di adottare i nuovi modelli ottimizzati "Full-Fledged" e "Digital Road" che mirano a:

- efficientare i costi sostenuti per la realizzazione dell'infrastruttura;
- migliorare costantemente il grado di affidabilità e maturità delle tecnologie impiegate;
- promuovere sinergie e partnership commerciali con operatori del settore e delle telecomunicazioni;
- garantire elevati standard di Safety&Security secondo quanto previsto dalle normative vigenti.

Le tratte Smart Road di Anas in corso di realizzazione trovano parte di copertura economica dall'ottenimento di fondi regionali, nazionali ed europei con pianificazione temporale prevista dal 2018 al 2026 per un finanziamento complessivo di 304,7 milioni di euro a copertura di un'estesa pari a 771 km.

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

Tratta	Struttura territoriale	Modello	Km totali	Timeline
A19	Sicilia	Full	85,0	2020-2025
A2	Campania e Calabria	Full	237,4	2018-2024
A90	Lazio	Full	31,0	2022-2025
A90	Lazio	Full/Full-Fledged	37,0	2025-2026
A91	Lazio	Full	18,0	2019-2022
E45/E55	Veneto e Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Toscana e Umbria	Full	131,1	2020-2025
Porto di Trieste	Veneto e Friuli-Venezia Giulia	Full	24,0	2019-2023
RA06	Umbria	Full	28,0	2022-2024
RA15	Sicilia	Full	24,0	2018-2023
SS51	Veneto e Friuli-Venezia Giulia	Full	76,0	2018-2022
SS729	Sardegna	Full/Full-Fledged	80,0	2023-2026
	<b>Totale</b>		<b>771,5</b>	<b>2018-2026</b>

Nell'ambito del Programma "Smart Mobility" di seguito si evidenziano i risultati raggiunti al 31 dicembre 2024:

- realizzazioni della Smart Road – modello "Full", si evidenzia un avanzamento totale equivalente pari a 168 km;

- progettazione del primo modello "Full-Fledged" sulla tratta Sassari-Olbia (SS729) è in corso di istruttoria per l'approvazione del Progetto Esecutivo (PE);
- organizzazione di una dimostrazione sul funzionamento delle tecnologie Smart Road presso la Green Island di Cosenza (Green Island A2) per gli studenti del dipartimento di Ingegneria Meccanica, Elettronica e Gestionale dell'Università della Calabria;
- rilascio della versione "Ready to Store" dell'App Anas Smart Road compatibile con i sistemi di infotainment veicolari (Android Auto e Apple CarPlay) e in grado di generare eventi utilizzando la sensoristica e la geolocalizzazione dello smartphone. La capacità di generare eventi attraverso la sensoristica e la geolocalizzazione dello smartphone consente di rilevare in tempo reale gli eventi, incidenti, veicolo fermo, veicolo lento, contromano, frenata improvvisa, immissione, consentendo una gestione più efficace delle informazioni stradali a beneficio di una maggiore sicurezza e una migliore esperienza di guida.

I finanziamenti complessivamente ottenuti, con l'obiettivo di valorizzare il patrimonio infrastrutturale di Anas e favorirne lo sviluppo attraverso l'avanzamento tecnologico, la sostenibilità ambientale e la trasformazione digitale, a supporto degli investimenti necessari per la realizzazione delle opere previste a compimento del Programma di "Smart Mobility", sono pari a 304,7 milioni di euro per l'esercizio 2024.

## SMART ROAD CENTER

Nell'ambito del programma Anas "Smart Mobility", lo "Smart Road Center" continua a svolgere il ruolo di centro strategico e polifunzionale. È stato infatti utilizzato anche nel corso del secondo semestre del 2024 come: "aula" per l'Academy e la formazione interna, "laboratorio" per la sperimentazione e il test di nuove tecnologie e nuove funzionalità di sistemi stradali e sale operative, "Innovation hub" per la raccolta di nuove progettualità, Control Room Nazionale "Smart Mobility" e "museo a cielo aperto" dei principali traguardi tecnologici che il Programma continua a raggiungere.

In linea con la *mission* per la quale nasce, lo "Smart Road Center" si riconferma segno tangibile della spinta all'innovazione che caratterizza le progettualità dell'Anas valorizzando al contempo il prestigio del proprio ruolo istituzionale. Allo scopo di valorizzare i risultati già conseguiti nell'ambito del Programma "Smart Mobility" e al contempo ampliare il *know how* aziendale attraverso le competenze accumulate all'interno delle Direzioni aziendali e le collaborazioni sinergiche con partner d'innovazione, durante il 2024 ha ospitato e continuerà a ospitare i seguenti eventi:

- attività di ricerca, sperimentazione e set up nuove tecnologie e nuove funzionalità in ambito stradale;
- incontri divulgativi con partner strategici nazionali e internazionali;
- workshop che hanno coinvolto fornitori e *stakeholder* sui temi di connettività, geolocalizzazione e sicurezza stradale;
- dimostrazioni riguardanti il funzionamento delle tecnologie per il monitoraggio e il controllo del traffico;
- test di tecnologie sperimentali per la connettività e la comunicazione V2I (Vehicle-to-Infrastructure).

## CLIENTI

### SERVIZI COMMERCIALI E ACCESSI, LICENZE, CONCESSIONI E PUBBLICITÀ

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

In relazione a iniziative volte alla informatizzazione dei processi, oltre all'applicativo Web aperto direttamente ai clienti di pubblicità e attualmente utilizzato dalle ditte accreditate per il monitoraggio delle autorizzazioni risultanti sul database Anas, è stato realizzato e messo in esercizio un nuovo strumento di reportistica che accoglie e organizza i dati necessari alla quantificazione e al monitoraggio dei tempi di lavorazione delle varie fasi del procedimento di rilascio dei provvedimenti amministrativi.

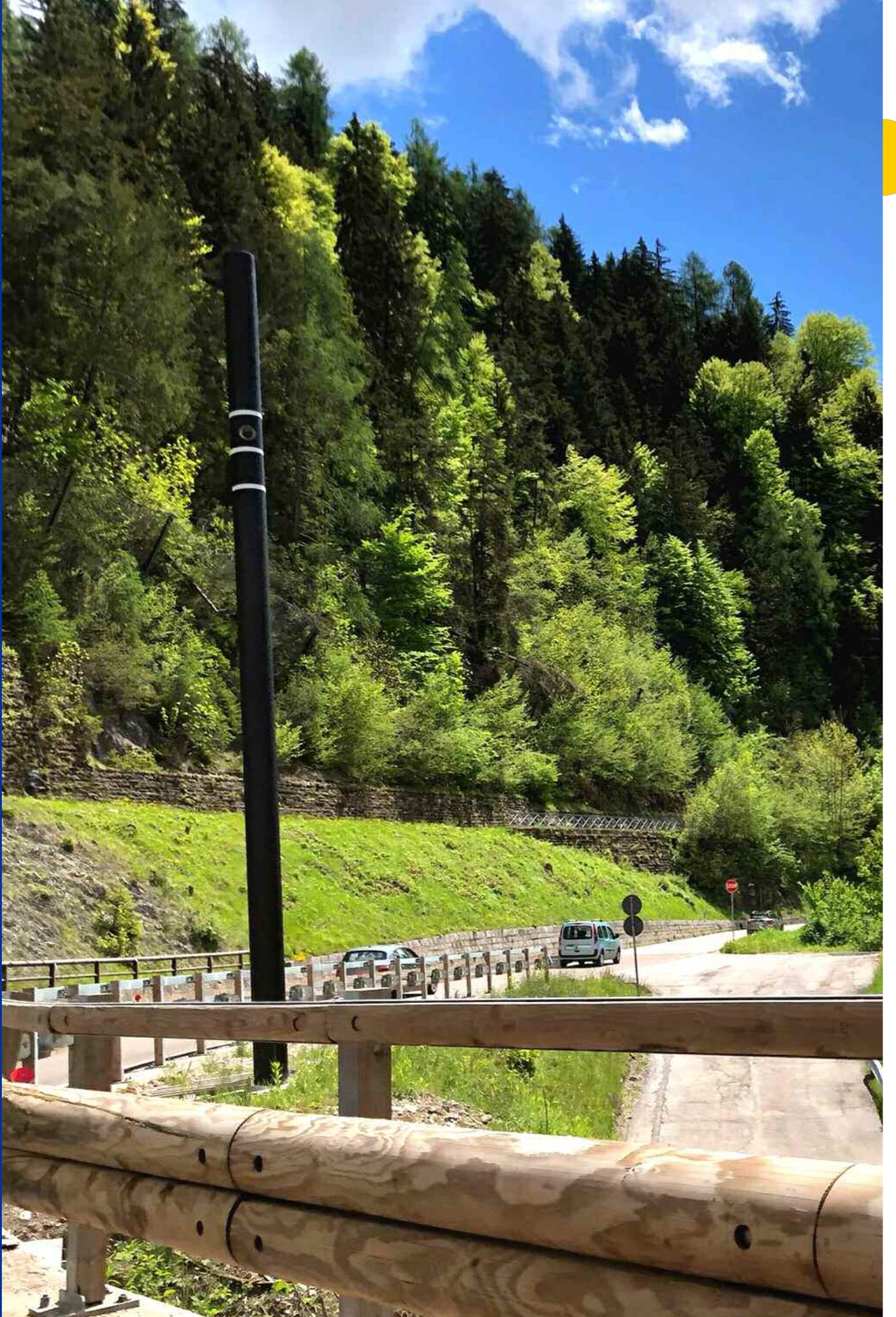
Quali attività di valorizzazione degli asset si stanno portando avanti i seguenti progetti:

- impianti pubblicitari nelle aree di servizio, attraverso un proficuo confronto con il mercato di riferimento;
- installazione impianti fotovoltaici su terreni Anas.

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

Nel settore delle licenze e concessioni per servizi vari e sottoservizi si sta completando un testo di nuovo accordo, che prevede di disciplinare i rapporti relativamente alle norme generali e a quelle di carattere tecnico-amministrativo valevoli per tutte le ipotesi di interferenze in tema di reti elettriche. Tale accordo prevede anche di regolamentare la determinazione del calcolo per l'attribuzione del canone di ciascuna interferenza.

Con riferimento ai servizi tecnologici, al fine di assicurare la progettazione e l'implementazione di soluzioni commerciali rivolte agli operatori del settore nonché di garantire la gestione delle domande per la posa di cavi in fibra ottica, di apparati di telefonia mobile e, più in generale, di impianti e di servizi tecnologici lungo la rete stradale di competenza, nell'implementazione di soluzioni commerciali, si è proceduto alla regolamentazione di rapporti pregressi con operatori di telecomunicazioni mobili mediante la sottoscrizione di scritture private e sono state redatte le linee guida per la commercializzazione di impianti di tlc di proprietà, fornendo consulenza in merito alla possibile cessione di infrastrutture a operatori che ne hanno fatto richiesta.



IL PROGRAMMA ANAS SMART ROAD SULLA STRADA STATALE 51 "DI ALEMAGNA"

## TRASPORTI ECCEZIONALI

Il rilascio delle autorizzazioni per la circolazione di veicoli eccezionali e di trasporti in condizione di eccezionalità richiede un presidio continuo da parte dei 21 uffici territoriali preposti che devono procedere alla verifica della compatibilità dei transiti con la conservazione dell'infrastruttura stradale, entro i tempi contingenti previsti dal DPR 495/1992 e s.m.i.

Nel 2024 è aumentato il numero di autorizzazioni rilasciate (39.299 del 2024 vs 39.071 del 2023) con un numero di procedimenti attivi giornalmente e un tempo medio della durata dell'istruttoria inferiori rispetto al 2023. Questo ha determinato un miglioramento delle prestazioni connesse con il processo di rilascio delle autorizzazioni, rispetto ai valori dell'anno precedente.

## GESTIONE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI

Anas gestisce 58 aree di servizio sulle autostrade e raccordi autostradali gestiti direttamente. Ai sensi dell'articolo 24 del Codice della Strada, i servizi di vendita dei carburanti e di ristorazione sono gestiti da operatori privati specializzati; gli stessi operano in regime di concessione, nei casi in cui la proprietà dei terreni sia imputata ad Anas (41 aree), oppure in regime di autorizzazione, nei casi in cui i terreni siano di proprietà di soggetti privati (17 aree).

Per l'ammodernamento delle aree di servizio, Anas attua le disposizioni dettate dal Decreto Interministeriale MIT/MISE del 7 agosto 2015 e dal Decreto Interministeriale MIT/MASE del 5 luglio 2024 n. 181 per la realizzazione del "Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio autostradali".

Nel recepire e dare attuazione agli indirizzi dettati dai decreti di cui sopra, Anas ha intrapreso una azione di riassetto della rete che sta interessando 38 delle 41 aree di servizio in regime di concessione. In tal senso, il menzionato piano ha consentito, a seguito dello svolgimento di procedure di gara, il rinnovo delle concessioni oil o ristoro sulla maggior parte delle 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-Aeroporto di Fiumicino".

Nel mese di luglio 2024 sono state aperte al pubblico le nuove aree di servizio di Galdo Est e Galdo Ovest, a seguito dell'apertura al traffico del nuovo tracciato dell'autostrada A2 nel territorio della Regione Basilicata (III Macrolotto lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80). Il progetto, presentato dalla società concessionaria, ha previsto 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.

Per quanto riguarda le aree di servizio dell'autostrada A19 "Palermo-Catania", sono previsti interventi di adeguamento e ammodernamento mentre le aree di servizio dell'autostrada A90 "Grande Raccordo Anulare di Roma" e A91 "Roma-Aeroporto di Fiumicino", nonostante la tendenza economica negativa che ha colpito il settore autostradale, sono state oggetto di gare e nuovi affidamenti che stanno portando alla conclusione dei progetti di ammodernamento e riqualificazione. Il descritto ammodernamento

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

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

Al riguardo, l'attenzione prestata da Anas nei confronti della mobilità sostenibile, unitamente alle partnership sviluppate dai concessionari Oil, ha permesso di potenziare l'offerta delle stazioni di ricarica elettrica, senza attendere il completo ammodernamento dei siti e ha consentito di attivare il servizio su 18 aree di servizio. Sono previsti ulteriori potenziamenti derivanti dall'attivazione delle stazioni di ricarica in aree presenti lungo i raccordi autostradali e dell'installazione delle stazioni di ricarica lungo l'intero itinerario dell'A19.

Nel 2024 è stato inoltre avviato il progetto sperimentale per la messa in esercizio di 5 stazioni di ricarica bifronte (di cui 3 HPC) nell'innovativa "Green Island" di Cosenza, ubicata al km 244,000 direzione nord dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo".

Al contempo sono proseguite da parte di Anas le attività finalizzate al rinnovo delle autorizzazioni (ex. art. 24 del Codice della Strada) relative ad aree di servizio, realizzate negli anni 2011-2015, lungo i raccordi autostradali nonché alla verifica e al miglioramento della sicurezza delle aree realizzate in larga parte tra la fine degli anni '60 e i primi anni '80, in virtù del previgente regime. Nel 2024 si è proceduto a rinnovare tre titoli autorizzativi, nell'ottica di garantire maggiori standard di sicurezza e di potenziare le stazioni di ricarica elettrica.

## VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE

A partire dal 2016, è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra Anas, Ministero per i Beni Culturali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Agenzia del Demanio, per la valorizzazione dei beni immobili non utilizzati dall'area dell'Esercizio di Anas, ma pur sempre aventi finalità strumentali all'utenza stradale, attraverso il perseguitamento dell'interesse pubblico e l'aggiudicazione di beni immobili per ottimizzare l'esercizio dell'infrastruttura stradale di cui Anas esercita i diritti di Ente proprietario, per garantire agli utenti della strada la fruibilità di servizi quanto più in linea con gli attuali standard europei, valorizzando il patrimonio immobiliare della Società e assicurando il rispetto dei generali principi di concorrenza, libertà di iniziativa economica e trasparenza, così come delineato dalla vigente normativa nazionale e comunitaria.

Nell'ambito di questo progetto di valorizzazione degli immobili, si confermano le iniziative avviate e in corso di esecuzione:

- Concessione delle case cantoniere: nel 2021 Anas ha avviato la procedura per affidare a terzi la

concessione di n. 100 case cantoniere dislocate su tutto il territorio nazionale con la finalità di valorizzare e riqualificare il proprio patrimonio immobiliare (bando successivo al primo del 2016 relativo a 30 case cantoniere).

A seguito di tale bando, nel 2022 si è pervenuti all'aggiudicazione di n. 16 Lotti e alla successiva stipula di n. 9 atti di concessione onerosa, per un importo di valorizzazione immobiliare pari a 2,6 milioni di euro.

Nel 2023, sono stati sottoscritti ulteriori 2 atti di concessione, per un importo complessivo di valorizzazione immobiliare pari a 611,13 mila euro e sono state contestualmente avviate le attività per la pubblicazione del terzo bando di gara per la valorizzazione, riqualificazione e riuso delle case cantoniere distribuite sul territorio nazionale, la cui pubblicazione ha richiesto un differimento temporale per la priorità data a livello strategico al progetto dell'elettrificazione. A oggi è stato definito l'elenco dei 90 siti interessati (case cantoniere e terreni di pertinenza) dal progetto e sono state completate le schede dei singoli siti con le relative informazioni;

- Censimento immobili: nel 2023 è stato approvato l'investimento per avviare le attività di censimento degli immobili presenti sul territorio nazionale, propedeutico al progetto di valorizzazione immobili Anas, che ha un importo di 12 milioni di euro (di cui 9 milioni di euro relativo all'appalto aggiudicato nel 2024) e ricomprende anche gli immobili rientrati in gestione a seguito dei decreti di Rientro Strade.

Le attività del seggio di gara (il cui bando era stato pubblicato nel mese di dicembre 2023), compreso la verifica delle offerte risultate anormalmente basse, sono state completate nel mese di settembre 2024. In esito alle verifiche svolte è stata disposta l'aggiudicazione efficace di n. 5 Lotti e nel mese di dicembre 2024 sono stati consegnati n. 19 contratti applicativi, ovvero i contratti relativi a tutte le AGR dei 5 Lotti aggiudicati, mentre i 2 contratti applicativi del lotto 5-Sicilia saranno consegnati a seguito dell'aggiudicazione del lotto di appartenenza;

- Beni immobili non trasferiti in proprietà Anas: prosegue l'interlocuzione con l'Agenzia del Demanio, anche per il tramite dell'Avvocatura Generale dello Stato, sulla restituzione dei beni immobili non trasferiti in proprietà Anas e tuttavia mantenuti in gestione dalla Società;
- Censimento Terreni: nel corso del 2023 era stato avviato e concluso il Progetto Pilota (nella Regione Liguria) per il censimento terreni, con la finalità di verificare la consistenza dei beni immobili (terreni) effettuando una ricognizione puntuale su tutto il territorio regionale, confrontata con quanto risulta censito e inserito nella banca dati di Anas. Nel corso del 2024 è stato avviato l'inserimento dentro quest'ultima dei terreni individuati con il citato progetto;
- Banche Dati: nel mese di settembre 2024 è stato dato seguito alla richiesta del MEF relativa (i) alla rilevazione e all'aggiornamento della consistenza dei beni immobili pubblici in capo ad Anas e (ii) alla trasmissione dei dati aggiornati al Dipartimento dell'Economia e delle Finanze del MEF tramite l'applicativo Immobili del portale Tesoro;
- Concessioni di beni immobili a titolo oneroso: nel corso del 2024 sono pervenute dalle Strutture Territoriali in totale n. 75 istanze per il rilascio di autorizzazione alla concessione amministrativa e contestuale richiesta di calcolo del canone concessorio. A oggi sono stati rilasciati n. 68 nulla osta, per le restanti istanze, a seguito di verifica è stata chiesta l'integrazione della documentazione tecnico-amministrativa per la chiusura dell'istruttoria ai fini del rilascio del definitivo nulla osta;

- Verifica di Interesse Culturale degli immobili di competenza AER: nel corso del 2024 Anas ha stipulato protocolli di intesa con la maggior parte delle Segreterie Regionali del Ministero della Cultura al fine di dare seguito alle istanze di "Valutazione di Interesse Culturale", adempimento necessario per le attività di ristrutturazione/riqualificazione o affidamento in concessione dei beni immobili in proprietà di Anas, da effettuarsi all'interno del percorso integrato tra il mantenimento delle peculiarità identitarie storico-stilistiche dell'organismo architettonico e la sua valorizzazione funzionale verificando che non siano persi, soprattutto se ritenuti di interesse culturale, gli aspetti delle case cantoniere, in relazione al valore simbolico e identitario dei luoghi, ai caratteri architettonici, paesaggistici, ambientali, all'unitarietà della fabbrica e dei suoi elementi costitutivi.



MOLISE - STRADA STATALE 647 "FONDO VALLE DEL BIFERNO", VIADOTTO MOLISE 1

## ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

### **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 si è formalmente concluso a fine 2022, ma le attività di monitoraggio sono proseguite nel corso del 2023 per testare l'affidabilità delle nuove tecnologie installate e valutarne le prestazioni rispetto ai sensori tradizionali.

Con l'inizio del 2024, è stata presa la decisione di chiudere l'attuale progetto e di predisporre una nuova proposta per concentrare l'attenzione sulla fase di analisi e gestione dei dati. In attesa di presentare la nuova proposta di progetto, sono comunque state svolte alcune attività. In particolare, il sistema di monitoraggio è stato costantemente supervisionato per garantire una continua trasmissione dei dati. Inoltre, sono proseguite le attività di analisi dei dati finora raccolti, in collaborazione con Enea e l'Università La Sapienza di Roma.

### **ECOROADs - Innovative Barriers For Mitigation Of Noise And Chemical Pollution From Roads**

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

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

Nel corso del mese di maggio 2024 Invitalia ha dato parere favorevole all'avvio delle attività di progetto e richiesta la firma dell'atto d'obbligo.

### **LIFE SILENT - Sustainable and Innovative Long-life Environmental Noise Technologies**

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

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

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

Nel corso del primo semestre 2024 sono proseguite le attività di implementazione del Progetto e nel mese di gennaio 2025 si è svolta anche la prima visita di monitoraggio, durante la quale sono state verificate le attività svolte e le spese effettuate.

Con riferimento alle soluzioni antirumore in scenari complessi, è stato completato lo studio sullo stato dell'arte delle soluzioni antirumore in scenari complessi e raccolti alcuni campioni da analizzare per identificare una metodologia gestionale utile nei diversi contesti.

Relativamente alle pavimentazioni a bassa rumorosità, è stato completato lo studio sullo stato dell'arte delle pavimentazioni antirumore e sono state definite le specifiche per l'integrazione delle fibre di cellulosa funzionalizzate nelle miscele.

In relazione alle barriere antirumore innovative, è stato completato lo studio sullo stato dell'arte delle barriere antirumore a bassa altezza (LHNB) e l'analisi di sostenibilità preliminare, mentre sono in corso le attività di progettazione e sviluppo delle barriere LHNB con metamateriali acustici e quelle della metodologia da utilizzare per verificarne le prestazioni. Sono stati, inoltre, realizzati diversi modelli numerici per la progettazione dei metamateriali acustici in grado di migliorare l'assorbimento acustico.

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

Il Progetto si pone l'obiettivo di promuovere la digitalizzazione e l'introduzione di pratiche ingegneristiche innovative nel contesto delle infrastrutture di trasporto per favorire la crescita di un'economia circolare, sostenibile e una più ampia diffusione degli strumenti di GPP e IP.

Gli strumenti sviluppati nell'ambito del Progetto saranno dimostrati attraverso 5 progetti pilota attuati in diversi Paesi dell'UE su strade, tunnel e ponti e riferiti a diversi ambiti strategici: digitalizzazione, riciclaggio, riutilizzo, energia. Anas parteciperà in qualità di coordinatore dei 5 siti pilota e come referente per il programma strategico energia. In tale ambito Anas sarà impegnata nell'allestimento di 3 aree sperimentali: a) A90: implementazione di un sistema adattivo di illuminazione nella galleria Selva Candida; b) svincolo A90-SS4 Salaria: installazione di

lampioni alimentati da un generatore ibrido costituito da pannelli fotovoltaici e eolico; c) A91: implementazione di un sistema adattivo di illuminazione sull'impianto installato lungo tutta la tratta autostradale.

Nel corso del 2024 si è proceduto con la progettazione dei sistemi di illuminazione adattiva e del lampiona a generazione ibrida, fotovoltaico e eolico. In particolare, è stato consegnato il progetto esecutivo del sistema FAI e sono state predisposte le specifiche per l'affidamento del servizio di installazione dei sensori e l'acquisto di alcuni sensori accessori. Analogamente, per il lampiona ibrido, è stata effettuata la progettazione e verifica strutturale del palo e sono stati dimensionati i generatori da adottare.

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

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

Nel corso del 2024 è iniziata la progettazione della versione PRO dell'App per il censimento da distribuire a livello nazionale a tutte le Strutture Territoriali. Sono state infatti completate le attività di censimento da parte delle Strutture Territoriali pilota e conseguentemente, l'App AcqueDiStrada è stata presa in carico dalla DTIDS per la messa in produzione: la distribuzione dell'applicativo a livello nazionale avverrà a metà 2025, al termine della fase di *debugging*.

#### **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. Al fine di 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 per l'aggiornamento delle mappe in tempo reale. Il sistema Dynamap ha consentito di automatizzare il processo di mappatura acustica, di soddisfare le esigenze di informazione al pubblico e di ottenere una sostanziale riduzione dei costi (dal 18% al 33%, in funzione dei dati disponibili).

Nel 2024 è stato effettuato l'acquisto dei dispositivi da sostituire lungo la A90. Sono stati, inoltre, acquistati ulteriori dispositivi da installare ex novo nelle aree pilota dei Progetti CIRCUIT (4 dispositivi) e SILENT (1 dispositivo) per estendere l'area monitorata anche all'autostrada A91 "Roma-Aeroporto di Fiumicino".



## ECODRIVE

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

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

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

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

Nel corso del 2024, è stata condotta un'intensiva campagna di test di laboratorio, che ha combinato diverse politiche di offerta e di domanda per valutare l'impatto sul sistema di trasporto. Le politiche di offerta includevano riduzioni di velocità e chiusure di corsie per i veicoli più inquinanti, mentre le politiche di domanda si concentravano sulla riduzione della domanda e sulla variazione della composizione veicolare. I risultati hanno evidenziato che le politiche di chiusura portano benefici ambientali e di deflusso, mentre le politiche di velocità sono meno efficaci a causa della congestione.

## RUFAS - Rubber For Asphalt

Il Progetto ha come obiettivo la progettazione, implementazione e sperimentazione di una pavimentazione in PFU (Pneumatici Fuori Uso) volta a colmare le lacune conoscitive che ne limitano l'applicazione su vasta scala. Questo Progetto si inserisce in un contesto di crescente attenzione alla sostenibilità ambientale e al riciclo dei materiali, in linea con altre sperimentazioni effettuate da Anas su pavimentazioni contenenti materiale riciclato.

Il recupero e il riutilizzo dei materiali di scarto per la produzione di conglomerato bituminoso riducono l'uso di materiali vergini e diminuiscono le aree destinate a discarica, limitando così gli elementi inquinanti nell'atmosfera e nel suolo.

Il Progetto prevede come output principale la predisposizione delle specifiche tecniche da inserire nel Capitolato Speciale di Appalto (CSA) di Anas per favorire l'implementazione delle pavimentazioni in PFU lungo le strade di propria competenza.

Nel corso del primo semestre del 2024 è stato predisposto il Progetto e selezionato il sito pilota, individuato nell'ambito dell'accordo quadro attivo per le attività del Giubileo. Il monitoraggio acustico è stato eseguito a

inizio novembre, subito dopo la posa, e sarà ripetuto trimestralmente secondo il programma. Le rilevazioni ambientali sono state invece condotte durante le fasi di posa per valutare i livelli di esposizione. I dati raccolti sono attualmente in fase di elaborazione.

## SICURMORE - Barriere Integrata Di Sicurezza Stradale E Antirumore

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

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

Nel corso del 2024 è stata completata la FASE E con l'elaborazione degli elaborati grafici di officina della nuova Barriera integrata modello STRIPE ed è stata conclusa la stesura del Manuale di Progettazione per il modello di Barriera ANAS STRIPE.

## B.s.s.E ANAS - Barriere sicurezza stradali ECOFRIENDLY ANAS

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

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

Nel corso del 2024, sulla stregua dei risultati ottenuti nel precedente studio di fattibilità, è stato deciso di realizzare soltanto il profilo salvamotociclista in gomma riciclata, mantenendo in acciaio il resto del corpo della barriera.

È stato, quindi, predisposto il progetto, e implementate le prime fasi, durante le quali è stata completata la produzione delle componenti della barriera stradale in gomma riciclata da pneumatici fuori uso e avviata la produzione delle componenti in acciaio per il crash test di validazione.

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

Il Progetto mira a sviluppare un sistema sperimentale di monitoraggio e controllo ad "Alto Rendimento" dei dispositivi stradali installati al margine della strada: i dispositivi di ritenuta stradali e barriere antirumore e integrate richiedono nell'ambito della propria vita utile una costante attività di manutenzione ordinaria per conservare nel tempo la sua funzionalità ed efficienza. Essa si rende necessaria per cause di varia natura, tra

cui gli agenti esterni, le azioni conseguenti all'uso a cui sono destinati, il degrado dei materiali, etc. I dettagli delle operazioni da compiere a tal fine sono strettamente legati al tipo di opera o prodotto di interesse.

Nel corso del 2024 sono state completate le attività relative al rilievo dei dati ed è stata avviata la redazione di un disciplinare tecnico *ad hoc* per la realizzazione di una piattaforma digitale capace di classificare la classe e tipologia delle barriere di sicurezza e antirumore, di gestire i dati acquisiti creando un database a Catasto Anas e in grado di riconoscere i diversi ammaloramenti di materiale e/o installazione dei dispositivi al fine della creazione di un catalogo difetti. In particolare, è stato redatto un Capitolato Tecnico con le specifiche per l'avvio di procedura di gara europea per l'affidamento del servizio di sviluppo della piattaforma "Barriere stradali", in seguito alla decisione di abbandonare l'attuale piattaforma "Smart Processing" per l'elaborazione dei dati acquisiti da Cartesio e restituiti dal Catasto Strade.

#### **NUOVO MEZZO AD ALTO RENDIMENTO PER LA SEGNALETICA VERTICALE**

Il Progetto riguarda la messa a punto di un nuovo mezzo ad alto rendimento per il Centro di ricerca e sperimentazione stradale Anas per la misura e acquisizione dinamica, in situ e sotto traffico, della segnaletica verticale, comprensivo della misura del coefficiente areico di intensità luminosa definito CAIL o RA.

Nel corso del 2024 è stata portata avanti una indagine di mercato nazionale e comunitaria al fine di avviare una POC per lo studio di fattibilità di acquisizione di un sistema di misura in alto rendimento per la rilevazione del coefficiente di retroriflessione della segnaletica verticale e analizzare le eventuali criticità. A tal fine è stata predisposta la documentazione di gara europea.

#### **PRODOTTI FOTOCATALITICI PER BARRIERA SPARTITRAFFICO NDBA ANAS**

Il Progetto nasce dall'intento di promuovere e migliorare la qualità ambientale e quindi la qualità della vita delle persone, attraverso la riduzione dell'inquinamento dell'aria, del suolo e delle acque a difesa dell'equilibrio dell'ecosistema naturale.

Nel corso del 2024 sono iniziate le attività propedeutiche a studiare e verificare l'impiego di prodotti fotocatalitici su barriera spartitraffico in calcestruzzo NDBA (*National Dynamic Barrier Anas*) per l'abbattimento di sostanze inquinanti prodotte dal traffico veicolare e la protezione delle superfici del manufatto dalla formazione di muffe e batteri (pulizia).

#### **RIVESTIMENTO ZINCO-ALLUMINIO-MAGNESIO PER BARRIERE DI SICUREZZA STRADALE: PREZINCATO MAGNELIS**

L'idea alla base di questo Progetto nasce dalla volontà di individuare delle soluzioni alternative al rivestimento di zincatura per immersione a caldo, a oggi impiegato per la fornitura di barriere di sicurezza stradale Anas, al fine di (i) assicurare una maggiore resistenza alla corrosione soprattutto in condizioni ambientali più aggressive (es. zone marittime, ambiti industriali...) e (ii) garantire un'elevata aderenza al supporto rendendola idonea a processi di formatura a freddo.

Nel corso del 2024 sono state completate le fasi di prove di corrosione accelerata in laboratorio e in situ e le analisi chimico-fisiche, mentre sono in conclusione le attività di prove meccaniche e sono state avviate quelle di Predisposizione CSA.

#### **MPMS - Miglioramento della percezione del margine stradale**

Il Progetto nasce dall'intento di migliorare la percezione del margine stradale attraverso l'applicazione di una

segnaletica di rinforzo da applicare su barriere di sicurezza stradali di qualsiasi materiale (acciaio, cls, gomma, polietilene etc.) costituita da una vernice riflettente innovativa che consentirà ai conducenti di individuare tempestivamente i pericoli stradali al fine di evitare collisioni.

Nel corso del 2024 è stata conclusa la fase relativa delle Prove in situ (pilota), nel corso della quale è stata applicata la vernice su barriere stradali in acciaio, in cls e in gomma PFU, e sono state avviate le prove in laboratorio previste dalla seconda fase.

#### **PreReCAP - Stima Della Precompressione Residua In Strutture In Calcestruzzo Armato Precompresso (C.A.P)**

L'area d'interesse del Progetto si colloca nell'ambito della valutazione della sicurezza di ponti e/o viadotti esistenti con strutture in calcestruzzo armato precompresso. Tale Progetto si prefissa lo studio e l'approfondimento di tecniche per la stima della precompressione residua sia in situ che in laboratorio per valutare la loro ripetibilità e praticità di esecuzione. Nello svolgimento del Progetto si è deciso di coinvolgere il Dipartimento di Ingegneria Strutturale e Geotecnica della Università Sapienza sia per awalersi dell'esperienza maturata in questo ambito sia per essere parte attiva nello svolgimento delle necessarie prove di laboratorio.

Nel 2024 alla luce dei risultati e delle difficoltà riscontrate è stato deciso di reindirizzare l'attenzione del Progetto verso l'analisi di metodologie già esistenti, ma attualmente ancora sperimentali.

#### **DAMOS - DAmage and MOnitoring System**

Il Progetto mira a sviluppare tre ambiti specifici (le ispezioni speciali, le valutazioni accurate e il monitoraggio dei carichi da traffico), interconnessi tra loro e relativi alle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti con impalcati a cavi post-tesi.

Nell'ambito delle ispezioni speciali, il Progetto prevede la verifica della fattibilità operativa e dell'efficacia delle principali tecniche di indagine non distruttive, come il rilievo del tracciato dei cavi mediante Georadar e il rilievo delle difettosità dei cavi post-tesi attraverso la Tomografia Ultrasonora.

Nel corso del 2024 le attività si sono concentrate sulla predisposizione di un modello previsionale del viadotto, sullo sviluppo e l'analisi dei dati acquisiti in campo: tali dati hanno permesso di verificare il comportamento dell'impalcato sotto l'effetto del danneggiamento. Durante tutte le fasi di danneggiamento sono stati acquisiti i dati del monitoraggio topografico (misura degli abbassamenti), inclinometrico (misura delle rotazioni) e accelerometrico (misura delle variazioni delle frequenze e dei modi di vibrare). L'elaborazione dei dati acquisiti ha permesso di verificare la sensibilità e l'accuratezza di ogni singola tecnica di monitoraggio.

#### **PIARC TC 3.4.1 - Inquinamento acustico e atmosferico**

Il Progetto nasce dalla necessità di colmare le lacune delle misure di mitigazione dell'inquinamento acustico e atmosferico derivante dal traffico veicolare, sviluppando nuovi strumenti di valutazione che possano integrare i modelli di sostenibilità esistenti, come il *Life Cycle Sustainability Assessment* (LCSA) e il protocollo ENVISION, con indicatori più accurati e rappresentativi.

Il Progetto è stato avviato nel mese di luglio 2024 e sono state avviate le attività relative allo stato dell'arte in materia di soluzioni integrate per la mitigazione del rumore e delle emissioni in atmosfera, e all'individuazione dei modelli e degli indicatori da adottare per la relativa valutazione di sostenibilità.



UMBRIA - STRADA STATALE 77 VAR "DELLA VAL DI CHIENTI"

## EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA

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

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

Alla data del 31 dicembre 2024, le risorse finanziarie dell'ex Fondo Centrale di Garanzia, determinate includendo anche i risultati positivi generati dalla gestione del Fondo a partire dal 1° gennaio 2007, ammontano a circa 816,6 milioni di euro e saranno destinate al finanziamento degli interventi, di qualsiasi tipologia, rientranti nel succitato Contratto di Programma.

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

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

Ulteriori 270,43 milioni di euro sono stati destinati, nei limiti delle disponibilità di cassa, alla copertura degli impegni previsti per maggiori costi imputabili ai lavori in corso di realizzazione relativi ad altri interventi sulla A2 "Autostrada del Mediterraneo" e al CdP 2016-2020 e successivi aggiornamenti. A fronte di tale importo 197,02 milioni di euro sono stati già utilizzati.

Riguardo gli interventi rientranti nel Contratto di Programma Anas, alla data del 31 dicembre 2024 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".

Di seguito si riporta l'avanzamento della produzione al 31 dicembre 2024, per il Macrolotto 3 della A2 "Autostrada del Mediterraneo" (ex A3 SA-RC) e per il nuovo intervento di Piombino:

<b>MACROLotto 3 SA-RC (A2 "AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO") AVANZAMENTO PRODUZIONE</b>		<i>Valori in migliaia di euro</i>
Denominazione		31.12.2024
Parte 1		464.722
Parte 2		561.914
Parte 3		280.722
Contenziosi SA-RC e CdP 2016-2020		227.022
<b>TOTALE</b>		<b>1.534.380</b>

<b>AVANZAMENTO PRODUZIONE al 31.12.2024</b>		<i>Valori in migliaia di euro</i>
SS398 "Via val di Cornia"-Bretella di collegamento autostrada Tirrenica A12-Porto di Piombino		8.665

### Aggiornamento dei Piani di rimborso delle società concessionarie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 5 luglio 2022 Anas ha presentato comparsa di risposta con domanda riconvenzionale presso il Tribunale Ordinario di Roma chiedendo di respingere ogni e qualsiasi domanda avanzata da SITAF, di condannare SITAF al pagamento a favore di Anas della differenza non versata della rata 2020 e di emettere relativa ordinanza ingiuntiva, provvisoriamente esecutiva, riservandosi ogni diritto, ragione e azione relativamente alla rata 2021, non appena saranno forniti i dati utili a quantificare l'esatto importo ancora dovuto. A oggi il tentativo di conciliazione con la società SITAF non ha prodotto esiti positivi.

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

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

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

A seguito del deposito di istanza congiunta delle parti di rinvio della suddetta udienza, in data 11

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

La CTU è stata depositata il 21 ottobre 2024 e dall'esame si è riscontrato che la metodologia adottata nella determinazione dei ratei del debito di SITAF è sostanzialmente in linea con le modalità di calcolo di Anas. Rimane, tuttavia, ancora aperto l'argomento principale del contenzioso che ha natura tecnico legale e non è stato oggetto di accertamento in sede di CTU e cioè se le rate di rimborso vadano determinate sulla base del PEF allegato alla convenzione unica del 2009 oppure sulla base del successivo PEF allegato all'atto aggiuntivo del 2018.

La causa è stata rinviata per precisazione delle conclusioni al 21 maggio 2025.

Come già avvenuto nei precedenti esercizi, anche per la rata di rimborso 2024, in data 31 dicembre 2024, la concessionaria ha versato ad Anas l'importo di 12.380 mila euro, continuando ad applicare l'articolo 5-ter secondo la propria interpretazione.

In merito alla concessionaria Strada dei Parchi si rappresenta che la posizione creditoria che Anas vantava nei confronti della società Strada dei Parchi, pari a 8.454 mila euro, ha trovato puntuale regolamentazione nella legge 191 del 2023 comma 3 dell'art. 14-bis, che ha stabilito che il MIT provvede nei confronti di Anas alla regolazione dei crediti da questa vantati verso Strada dei Parchi, "con conseguente estinzione delle relative obbligazioni a carico del concessionario", i crediti di Anas sono individuati nella "somma delle quote di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c) , della convenzione unica e degli ulteriori debiti maturati dal concessionario nei confronti dell'Anas S.p.a. e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

La regolazione di tali crediti è avvenuta, in via definitiva, con l'efficacia del Contratto di Programma 2021-2025, secondo quanto stabilito dall'art. 14-bis, comma 3, del decreto legge 18 ottobre 2023, n. 145, come convertito dalla legge 15 dicembre 2023, n. 191 e dalla "Relazione Tecnica aggiornata" della V Commissione Permanente della Camera (Bilancio, Tesoro e programmazione). In data 10 luglio 2024 la delibera CIPES 6/2024 di approvazione dello schema di Contratto di Programma 2021-2025 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale.

Nel mese di dicembre 2024 si è concluso l'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto Interministeriale MIT-MEF e di conseguenza le suddette attività finanziarie sono state regolate.

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo del credito verso società concessionarie come da Piani di rimborso vigenti al 31 dicembre 2024:

*Valori in migliaia di euro*

EX FONDO CENTRALE DI GARANZIA – PIANI DI RIMBORSO SOCIETÀ CONCESSIONARIE			
Denominazione	31.12.2024	Rate scadute non incassate (comprese di eventuali interessi)	Totale
Cisa S.p.A.	84.769	-	84.769
Sat S.p.A.	17.500	-	17.500
Sav S.p.A.	16.177	-	16.177
Sitaf S.p.A.(*)	677.335	98.386	775.721
<b>TOTALE</b>	<b>795.781</b>	<b>98.386</b>	<b>894.167</b>

\* Le rate scadute Sitaf sono determinate sulla base del piano di rimborso di cui all'atto aggiuntivo 2018. Per le rate dal 2021 al 2024 l'importo scaduto è calcolato come differenza tra la rata base prevista nell'atto aggiuntivo 2018 e l'importo versato dalla concessionaria.

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 31.12.2024			
Voci	31.12.2024	Incrementi/ Decrementi	31.12.2023
Altri Crediti	116.151	(40.175)	156.326
Cassa e disponibilità	169.388	57.398	111.990
Ratei e risconti attivi	1.490	925	565
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>287.029</b>	<b>18.148</b>	<b>268.881</b>
Acconti per opere da realizzare	48.863	31.223	17.640
Fondo TFR	15	0	15
Fondo Rischi e Oneri	73.414	(147.098)	220.512
Debiti verso fornitori	8.476	3.641	4.835
Altri debiti	156.261	130.382	25.879
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>287.029</b>	<b>18.148</b>	<b>268.881</b>

- La voce "Altri crediti", pari a 116.151 mila euro, si riferisce principalmente ai certificati di deposito a breve (61.500 mila euro) e alle somme anticipate ad Anas in conto futuri pagamenti lavori (35.945 mila euro). Il decremento di 40.175 mila euro è imputabile principalmente alla variazione della voce depositi a breve (-10.000 mila euro), alla variazione delle somme trasferite sui c/c Anas in conto futuri pagamenti lavori (-34.230 mila euro) e per 4.054 mila euro alla variazione delle anticipazioni contrattuali erogate;
- La voce "Cassa e disponibilità" pari a 169.388 mila euro, si riferisce alle disponibilità presenti sulle banche del Fondo Centrale di Garanzia. L'incremento dell'esercizio, pari a 57.398 mila euro, si riferisce principalmente all'incasso delle rate di rimborso versate dalle società concessionarie (43.289 mila euro), nonché all'incasso di un time deposit (10.000 mila euro);
- La voce "Ratei e risconti Attivi", pari a 1.490 mila euro si riferisce agli interessi attivi maturati su certificati di deposito;

- La voce "Acconti per opere da realizzare" pari a 48.863 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 (18.409 mila euro di cui 6.396 riferiti al risultato dell'esercizio) e alla quota dei piani di rimborso incassata e da destinare al pagamento dei lavori in corso di realizzazione (30.454 mila euro);
- La voce "Fondo TFR", pari a 15 mila euro, si riferisce al residuo Fondo TFR dei dipendenti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia trasferiti in Anas alla data del 1° gennaio 2007;
- La voce "Fondo per rischi e oneri", pari a 73.414 mila euro, rappresenta il fondo appositamente costituito alla data di FTA a copertura dei contenziosi probabili ex Salerno-Reggio Calabria, nonché per interventi di cui al CDP 2016-2020 (e successivi aggiornamenti) al netto degli utilizzi per la copertura dei contenziosi anticipati da Anas e imputati alla gestione dell'ex Fondo Centrale di Garanzia nel corso degli esercizi (197.022 mila euro);
- La voce "Debiti verso fornitori" pari a 8.476 mila euro, si riferisce ai debiti per fatture ricevute e da ricevere nonché ai debiti per ritenute infortuni accantonate relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia;
- La voce "Altri debiti", pari a euro 156.261 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, 147.098 mila euro si riferiscono ai contenziosi anticipati da Anas, 7.286 mila euro si riferiscono a debiti per fatture lavori pagate da Anas da rimborsare, 1.809 mila euro si riferiscono a debiti per costi interni imputabili agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia, 86 mila euro si riferiscono a debiti per costi del personale diretto e indiretto ribaltati da Anas sull'ex Fondo Centrale di Garanzia. La variazione dell'esercizio, pari a 130.382 mila euro, si riferisce ai nuovi debiti maturati al 31 dicembre 2024 al netto dei rimborsi effettuati nell'esercizio (25.898 mila euro). Tali debiti verranno rimborsati nel corso dell'esercizio successivo.

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

*Valori in migliaia di euro*

<b>FONDO CENTRALE DI GARANZIA</b> <b>CONTO ECONOMICO al 31.12.2024</b>			
<b>Voci</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>Incrementi/ Decrementi</b>	<b>31.12.2023</b>
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	8.682	5.728	2.954
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	8.781	5.702	3.079
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	6.495	2.156	4.339
<b>UTILE/PERDITA D'ESERCIZIO</b>	<b>6.396</b>	<b>2.182</b>	<b>4.214</b>

- La voce "Valore della produzione" pari a 8.682 mila euro, è interamente costituita dai ricavi per servizi di costruzione, ossia dai ricavi che in applicazione del principio contabile Ifric 12 sono iscritti con contropartita credito, a copertura dei costi lavori contabilizzati nell'esercizio;
- La voce "Costi della produzione" pari a 8.781 mila euro, si riferisce principalmente, oltre a costi lavori sostenuti nell'esercizio (8.682 mila euro) a tutti gli altri costi imputati direttamente sul centro di costo dell'ex Fondo Centrale di Garanzia riferiti al personale diretto (59 mila euro), al personale indiretto (26 mila euro) e a spese bancarie e bolli (12 mila euro);
- La voce "Proventi e oneri finanziari", pari a 6.495 mila euro, si riferisce agli interessi maturati nell'esercizio sui certificati di deposito e sui conti correnti bancari.

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE

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

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

Il PIV consiste sostanzialmente nel completamento e adeguamento di due arterie principali, la Foligno-Civitanova Marche SS77 (c.d. Maxilotto 1) e la Perugia-Ancona, SS76 e SS318, nella realizzazione della Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano-Muccia (insieme alla Perugia-Ancona, SS76 e SS318, il c.d. Maxilotto 2), nonché nella realizzazione degli altri interventi viari di completamento inclusi nel Contratto di Programma MIT-Anas 2016-2020 e successivo aggiornamento 2018-2019 e nel Contratto di Programma MIT-Anas 2021-2025 (tra cui, in particolare, l'allaccio SS77-SS16 a Civitanova Marche; intervalliva di Macerata, intervalliva di Tolentino-San Severino; svincolo di Val Menotre; allaccio SS77-SS3 a Foligno).

Le direttive principali e la Pedemontana delle Marche sono state suddivise in due Maxilotto, ognuno dei quali affidato a diverso Contraente Generale (di seguito "CG"): il Maxilotto 1 è stato affidato

originariamente nel 2006 all'ATI Strabag, CMC, Grandi Lavori Fincosit, che successivamente ha costituito la Società di Progetto Val di Chienti S.c.p.A. con il subentro del Consorzio Stabile Centritalia (CO.CI). Il Maxilotto 2 è stato affidato originariamente, 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 c.d. "Piano di Area Vasta" (il "PAV"), di cui il CIPESS, con la citata Delibera n. 64/2016, ha disposto l'abbandono riallocando le relative risorse a beneficio della realizzazione di altre opere del Progetto.

Con riferimento in particolare al Maxilotto 1, i lavori sono sostanzialmente conclusi e risultano realizzate e aperte al traffico opere per 42 km. Tuttavia, l'articolato contenzioso sviluppatosi nel tempo risulta in parte ancora in corso. Con riferimento in particolare al giudizio 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, con la sentenza n. 11003 del 18 giugno 2024 il Tribunale Civile di Roma ha riconosciuto, in favore di QMU, un importo a titolo di penale per ritardata ultimazione dei lavori pari a 76,5 milioni di euro e, in favore del CG, l'importo di 85,4 milioni di euro a titolo di riserve contabili e per anomalo andamento. Dalla pronuncia deriva un aggravio del quadro economico di 8,9 milioni di euro oltre rivalutazione e interessi in favore del CG (circa 3 milioni di euro al 31 dicembre 2024).

Nel periodo di riferimento si registra anche la sentenza n. 10448/2024 con la quale il Consiglio di Stato, in contrasto con l'orientamento ritenuto oramai pacifico della giurisprudenza amministrativa in materia di compensazione dei prezzi dei materiali da costruzione, in riforma della sentenza del TAR Lazio n. 12911/2021, ha accolto integralmente la domanda proposta in dal CG volta all'accertamento del proprio diritto al riconoscimento degli importi dovuti in ragione delle variazioni percentuali dei prezzi dei materiali da costruzione più significativi rilevate per gli anni 2009-2016 per i sublotti nn. 1.2, 2.1 e 2.5, con conseguente maggiori oneri a carico di QMU per 10,8 milioni di euro. Da ultimo, con atto di citazione in appello del 27 gennaio 2025 APORTI S.r.l. e VELA 2023 SPV S.r.l. nelle qualità di attuali titolari e cessionarie dei crediti originariamente di titolarità di Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna Soc. Coop. (con riguardo ad Aporti S.r.l.) e di Grandi Lavori Fincosit S.p.A. (con riguardo a VELA 2023 S.r.l.) hanno promosso appello avverso la sentenza di primo grado n. 11003/2024 (udienza edittale 16 giugno 2025).

Per quanto attiene al Maxilotto 2, alla data del 31 dicembre 2024 risultano aperte al traffico tratte per 44 km su complessivi 64 km.

In relazione agli altri interventi di completamento inclusi nei Contratti di Programma Anas /MIT ("CDP") e, in particolare, all'intervento "Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo SS77)-Pieve e collegamento al Capoluogo, tratto Pieve-Via Mattei", in data 7 agosto 2024 è stata disposta l'aggiudicazione della gara per appalto integrato in favore dell'aggiudicatario TOTO S.P.A. Costruzioni Generali e in data 5 dicembre 2024 sono state consegnate le attività di progettazione esecutiva.

Il quadro economico aggiornato al 31 dicembre 2024 indica in 2.768 milioni di euro i costi complessivi del Progetto, che risultano finanziati per 2.373 milioni di euro tramite risorse pubbliche disponibili e per 115 milioni di euro tramite mezzi propri disponibili, che includono il capitale sociale. Il fabbisogno finanziario necessario al completamento del Progetto, pari a 279 milioni di euro al 31 dicembre 2024, verrà coperto da finanziamenti pubblici relativamente ai quali è stato avviato l'iter di richiesta tramite la controllante Anas nell'ambito del CdP. Tali stime non includono potenziali maggiori oneri futuri derivanti dalla definizione dei contenziosi in corso. In particolare, per quanto attiene al Maxilotto 1, le riserve iscritte sugli atti contabili dal CG a tutto il 13 gennaio 2025 (ultimo aggiornamento disponibile) ammontano a 1.514 milioni di euro. Per il Maxilotto 2 alla data del 31 dicembre 2024 non risultano iscritte riserve.

A tale riguardo si evidenzia che il CCT con determina n.4 del 30 dicembre 2024 ha stabilito che i) nulla spetti a Dirpa 2 per le riserve precedentemente iscritte; ii) la richiesta di riequilibrio contrattuale, formulata da Dirpa 2 sia ammissibile e fondata, stabilendo che spetti a Dirpa 2 l'importo complessivo di ca. 98,3 milioni di euro a titolo di riequilibrio contrattuale, oltre interessi legali dalla data di maturazione del credito per circa 3,4 milioni di euro.

Il bilancio 2024 chiude in pareggio, in ragione della natura stessa della società.



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

### Quota di Partecipazione Anas 60%

PMC è stata costituita nel 2013 per la migliore esecuzione del contratto (il "Contratto"), già affidato al RTI Anas/PEG/Italsotec e avente a oggetto l'espletamento 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.

In particolare, la società è subentrata al RTI aggiudicatario del Contratto a seguito del parere positivo del *Libyan-Italian Joint Committee* e del nulla osta del Cliente libico ERMA.

Oltre ad Anas (quota 60%) fanno parte della attuale compagine societaria BTP Infrastrutture S.p.A. (30%) e ITS Holding S.r.l. (10%). PMC è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di RFI, Capogruppo di settore del Polo Infrastrutture nell'ambito del modello di governance del Gruppo FS.

I costi di realizzazione del Progetto sono coperti con risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato italiano e l'affidamento dei lavori è riservato a imprese italiane.

PMC non persegue scopo di lucro e si avvale in via prioritaria delle prestazioni dei soci consorziati in proporzione alle rispettive quote di partecipazione al capitale sociale, secondo i criteri e le modalità stabilite dall'organo amministrativo in osservanza delle obbligazioni relative alle diverse fasi del Contratto.

Il collegamento autostradale è lungo circa 1.700 km ed è suddiviso in 4 lotti. Il lotto 1, in Cirenaica, è stato assegnato nel 2013 a un consorzio di imprese con mandataria Webuild, ma i lavori non sono ancora stati avviati per le note vicende belliche che hanno interessato il Paese negli ultimi anni. Nel corso del periodo di riferimento PMC ha continuato a supportare il cliente libico ERMA nella negoziazione con il Consorzio aggiudicatario del lotto 1 per l'aggiornamento del Contratto.

Nel 2024 si è conclusa la procedura di gara per l'affidamento dei tre sub lotti del lotto 4, con l'aggiudicazione provvisoria dei 2 sub lotti 4.2. e 4.3 (per il sub lotto 4.1 l'unica offerta pervenuta è stata considerata non valida), il completamento delle verifiche dei requisiti richiesti in sede di gara e la sottoscrizione, a fine ottobre 2024, della *"letter of acceptance"* tra ERMA e l'azienda affidataria per il lotto 4.3. Si è in attesa che l'affidataria produca le garanzie richieste, per poter procedere alla stipula del contratto e conseguentemente dare avvio ai lavori, il cui avvio è previsto per i primi mesi del 2025. Il sub lotto 4.2. è previsto che venga avviato dopo 12 mesi dall'avvio del sub lotto 4.3.

Il bilancio 2024 chiude in pareggio, in ragione della natura stessa della società.

## STRETTO DI MESSINA S.P.A. ("SdM")

### Quota di Partecipazione Anas 36,699%

Come noto, SdM è stata costituita nel 1981 in attuazione della legge n. 1158/1971 e ss.mm.ii. quale concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina e dei

suoi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia (l'"Opera").

SdM era stata posta in liquidazione ai sensi e per gli effetti delle disposizioni introdotte dall'art. 34 decies della legge n. 221/2012 (la "Legge") con l'emanazione del DPCM del 15 aprile 2013, a causa della mancata sottoscrizione da parte del Contraente Generale Eurolink (il "CG") nel termine perentorio del 1° marzo 2013 dell'atto aggiuntivo al contratto allora vigente, da stipularsi per dare attuazione alle disposizioni introdotte dalla legge.

In conseguenza della mancata sottoscrizione dell'atto aggiuntivo si era 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.

Tuttavia, per effetto delle disposizioni introdotte dalla legge 29 dicembre 2022, n. 197 (c.d. "Legge di Bilancio 2023"), art. 1, co. 487-493, dal D.L. 35/2023, dal D.L. n. 104/2023 e, da ultimo, dal D.L. n. 89/2024, nell'ambito di un nuovo e più ampio quadro normativo volto al riavvio delle attività per la realizzazione dell'Opera, è stata disposta, a decorrere dal 1° aprile 2023, la revoca dello stato di liquidazione della società e la ripresa della convenzione di concessione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è stato altresì definito un nuovo assetto azionario e di governance.

Con particolare riferimento a tale ultimo aspetto, la società è stata assoggettata al controllo azionario del MEF in virtù di una partecipazione del 55,162%, acquisita attraverso un'operazione di aumento di capitale sociale riservato per un importo complessivo di 370 milioni di euro. Il MEF esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il MIT, cui sono attribuite funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla società in ordine alle attività oggetto di concessione. Al riguardo si rammenta che l'art. 14, comma 4, del D.L. n. 104/2023, modificando il dettato dell'articolo 2 del D.L. 35/2023 ha previsto che *"Il prezzo di sottoscrizione delle azioni dell'aumento di capitale [...] è determinato sulla base di una relazione giurata di stima prodotta da uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze"*. La relazione giurata di stima è stata rilasciata dall'esperto nominato dal MEF il 3 ottobre 2023. Tenuto conto degli esiti della perizia, nonché della situazione patrimoniale ed economica della società al 31 agosto 2023, il valore della partecipazione nella società collegata Stretto di Messina al 31 dicembre 2023, ha evidenziato una perdita di valore e ha quindi subito una svalutazione per 69.172 mila euro.

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

Nel periodo di riferimento, in aderenza alle disposizioni normative introdotte dal D.L. 35/2023, sono proseguite le attività e gli adempimenti finalizzati all'aggiornamento del progetto definitivo dell'Opera e alla predisposizione della documentazione necessaria per la successiva approvazione del progetto definitivo da parte del CIPES.

In particolare, nel corso del mese di aprile 2024 è stata avviata presso il MIT la Conferenza di Servizi istruttoria (CdS) di cui all'art. 3 co. 4 del D.L. n. 35/2023 insieme a tutti i Ministeri e le Amministrazioni Statali interessati, le Regioni Calabria e Siciliana, i Comuni, nonché gli enti gestori delle reti infrastrutturali interessati dalle eventuali interferenze, nonché la procedura VIA e la procedura di Verifica di Ottemperanza. La CdS si è conclusa con determinazione del MIT in data 23 dicembre 2024.

Si evidenzia inoltre che, a conclusione delle procedure in materia ambientale avviate nel marzo 2024, il MASE ha trasmesso il parere rilasciato il 13 novembre 2024 dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS. Tale parere risulta positivo con prescrizioni, in massima parte da recepire in sede di progettazione esecutiva.

Per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza Ambientale, per 3 siti appartenenti alla rete Natura 2000, la Commissione VIA ha espresso parere negativo, richiedendo alla società di predisporre un piano di maggiore dettaglio delle misure compensative, nonché di effettuare le previste Comunicazioni alla UE di cui all'art. 6.4 della Direttiva 92/43/CEE (cd. Direttiva "Habitat"). Il piano dettagliato delle misure compensative è stato trasmesso al MASE a fine dicembre e a gennaio è stato pubblicato sul sito del Ministero. Attualmente è al vaglio della Commissione di VIA e sono inoltre in corso di predisposizione le previste comunicazioni alla Commissione UE.

Da ultimo in data 17 gennaio 2025 il Dipartimento per la Tutela del Patrimonio Culturale – Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Servizio V "Tutela del Paesaggio" del MIC, ha emesso il parere n. 1453 favorevole di compatibilità ambientale del Progetto Definitivo con condizioni che, in sintesi, riguardano il patrimonio culturale, il paesaggio e gli aspetti archeologici e sono da ottemperare nelle successive fasi.

Per quanto riguarda la ripresa dei rapporti con il Contraente Generale "Eurolink S.c.p.A." (CG) e con gli altri affidatari dell'Opera, tra cui il Project Management Consultant "Parsons Transportation Group Inc." (PMC), le disposizioni di cui all'art. 4, co. 3, del D.L. n. 35/2023, prevedono che una volta intervenuta l'approvazione da parte del CIPESSE del progetto definitivo e del nuovo piano economico finanziario dell'Opera, i contratti con i suddetti affidatari possano essere riattivati mediante stipula di atti aggiuntivi, previa definizione di rinunce e condizioni, tra le quali, per il CG e per il PMC, la rinuncia al contenzioso pendente.

Si ricorda a quest'ultimo riguardo che, a seguito della caducazione *ex lege* dei contratti, il CG e il PMC avevano attivato, tra il 2013 e il 2014, due distinti contenziosi, volti ad accertare l'illegittimità della caducazione *ex lege* dei rapporti contrattuali e ottenere il risarcimento del danno conseguente. Le due cause sono state riunite medio tempore in un unico processo dinanzi al Tribunale Civile di Roma. Entrambi i giudizi, sospesi dal 1° gennaio al 31 marzo 2023 ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 1, co. 490 della legge 197/2022, sono tuttora in corso, sebbene in occasione delle ultime udienze le parti abbiano chiesto il rinvio della causa in ragione delle disposizioni di cui al citato art. 4, co. 3, del D.L. n. 35/2023.

Si segnala infine che con la legge n. 207/2024 (c.d. Legge di Bilancio 2025) sono state previste ulteriori

risorse per circa 1,5 miliardi di euro a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione. Allo stato attuale risultano complessivamente stanziati per la realizzazione dell'Opera 13,5 miliardi di euro, tenuto conto anche dei 370 milioni di euro rivenienti dall'aumento di capitale riservato al MEF, eseguito nel dicembre 2023. Con la Legge di Bilancio 2025 è stato altresì previsto un ulteriore stanziamento di 500 milioni di euro per "Opere connesse", come saranno individuate dal CIPESSE.

## **CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.P.A. ("CAL")**

### **Quota di Partecipazione Anas 50,00%**

Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (di seguito anche "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 all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione delle seguenti autostrade collocate nel territorio lombardo e delle opere a esse connesse:

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

Nel tempo le competenze della società sono accresciute, dapprima, includendo la gestione dei contratti di concessione secondo un approccio di monitoraggio attivo tipico del project & construction management (gestione degli accordi convenzionali e aggiornamento della relativa documentazione, controllo e approvazione dei progetti definitivi ed esecutivi dei lavori, alta vigilanza sulle fasi realizzative e di esercizio delle infrastrutture, istruttorie circa gli aggiornamenti annuali tariffari e aggiornamenti/revisioni quinquennali dei piani economico- finanziari), nonché le relative attività di interfaccia con le amministrazioni centrali e con le amministrazioni e gli enti locali/territoriali. Più di recente, la società ha assunto, mediante specifico accordo sottoscritto in data 14 novembre 2021 con la Regione Lombardia, il ruolo di soggetto concedente dell'autostrada Interconnessione Autostradale Pedemontana-Brebemi ("IPB"). Infine, da ultimo, l'Assemblea Straordinaria di CAL del 9 maggio 2023 ha deliberato di modificare lo statuto sociale e in particolare di ampliare l'oggetto sociale e di prorogare la durata della società dal 31 dicembre 2032 al 31 dicembre 2065. Le modifiche all'oggetto sociale riguardano principalmente l'inserimento dei seguenti nuovi ambiti di attività: i) svolgere, per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ulteriori compiti e funzioni di amministrazione concedente relativamente a infrastrutture autostradali, assentite o da assentire in concessione, di rilevanza regionale ai sensi dell'art. 36 del D.L. 38/2011; ii) svolgere funzioni regionali di "amministrazione concedente" relativamente alle autostrade regionali (con esclusione quindi delle strade di interesse nazionale e delle strade regionali ex statali); iii) svolgere funzioni regionali di 'stazione appaltante' con riferimento alle sole attività di progettazione e costruzione e relativamente alle autostrade regionali e alle strade provinciali di interesse regionale.

Con riferimento alle tratte affidate in concessione, per le quali CAL esercita le funzioni e i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore, nel periodo di riferimento i volumi di traffico hanno mostrato un generalizzato trend di crescita rispetto all'anno precedente.

Tutte e tre le concessionarie hanno avviato da tempo l'iter per l'aggiornamento dei rispettivi PEF e dei PFR, senza tuttavia riuscire a pervenire alla loro definitiva approvazione. Si segnala, a riguardo, che per le concessionarie BreBeMi e TEEM, in data 7 novembre 2024 il CIPES, con due distinte Delibere, ha espresso parere favorevole, con osservazioni e prescrizioni, in merito agli schemi di atto aggiuntivo alle rispettive convenzioni di concessione, recanti – tra l'altro – l'aggiornamento del PEF e del PFR. Le società sono quindi in attesa della emissione dei Decreti Interministeriali MIT/ MEF di approvazione e della registrazione degli stessi presso la Corte dei Conti.

Con riferimento ad APL, si ricorda che nel 2023 il concessionario ha presentato a CAL formale Istanza di attivazione della procedura di revisione del Piano Economico Finanziario, motivandola con la sussistenza di "eventi straordinari che determinano un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario", e corredandola con l'indicazione "dei presupposti e delle ragioni che comportano l'alterazione dell'equilibrio del Piano, nonché della propria proposta per addivenire al nuovo equilibrio del Piano." Gli elementi di alterazione dell'equilibrio economico finanziario, individuati dal concessionario nella propria proposta di revisione, sono riconducibili in sintesi a: l'incremento dei prezzi delle materie prime conseguente alla situazione macroeconomica generale indotta dal conflitto Russia-Ucraina, che ha comportato, in particolare, un aumento nel periodo 2021-2023 pari al 40% circa dei prezzi caratterizzanti il progetto; la riduzione generalizzata riscontrata sul mercato delle percentuali di ribasso praticate dagli affidatari di appalti di opere infrastrutturali, conseguenti alla situazione di incertezza dei mercati, oltre che del trend del caro materiali ancora in crescita; l'incremento dei tassi di interesse da riconoscere agli istituti finanziatori, intervenuto in un lasso di tempo molto breve, derivante dalla stretta monetaria imposta dalla BCE, che si è concretizzata in un aumento sia dell'Euribor a 6 mesi, passato da un valore negativo a circa il 4%, sia dei tassi attesi IRS. In data 29 maggio 2024 il CIPES ha espresso parere favorevole con prescrizioni sulla proposta di revisione del PEF e relativo schema di atto aggiuntivo n. 4 per il periodo regolatorio 2024-2028.

Si segnala inoltre con riferimento a BreBeMi, in data 20 febbraio 2024, con le sentenze n. 03385/2024 e n. 03386/2024, il TAR del Lazio ha accolto i ricorsi precedentemente proposti dal concessionario relativamente alle mancate autorizzazioni da parte di MIT e MEF degli adeguamenti tariffari relativi agli anni 2022 e 2023. In data 13 giugno il concessionario ha presentato quindi ricorso al TAR del Lazio, al fine di ottenere l'esecuzione delle sentenze sopra citate. In data 2 agosto 2024 il Decreto Interministeriale MIT-MEF n. 204 ha riconosciuto l'incremento tariffario del 12,11% richiesto da BreBeMi.

Per quanto riguarda l'Interconnessione del Sistema Viabilistico Pedemontano con il raccordo autostradale diretto Brescia-Milano (IPB), affidato nel corso del 2023 al soggetto Promotore in costituendo raggruppamento temporaneo di imprese con mandataria Vitali S.p.A. e mandanti Impresa Pellegrini S.r.l., Colombo Severo & C. S.r.l., Soleto S.p.A., Autotrade Bergamasche S.p.A. e BG3 S.r.l., risultano in corso di conclusione le attività di progettazione definitiva dell'opera.

Nel periodo di riferimento sono inoltre proseguiti le attività sviluppate da CAL ai sensi degli accordi di collaborazione e convenzioni, già sottoscritti nei precedenti esercizi tra la società, Regione Lombardia e altre Amministrazioni locali, relativi, in particolare, alla realizzazione della "variante stradale di Goito (Mn)", della "tangenziale di Verdellò (Bg)" e di alcune importanti opere ubicate in alta Valtellina, alcune delle quali propedeutiche all'attuazione dei giochi olimpici invernali di Milano Cortina 2026.



LAZIO - PERSONALE ANAS SULL'AUTOSTRADA A91 "ROMA-AEROPORTO DI FIUMICINO"

## CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE S.P.A. ("CAV")

### Quota di Partecipazione Anas 50,00%

Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.A. ("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 dicembre 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.

In data 11 dicembre 2023, l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti ha deliberato favorevolmente in ordine alle modifiche statutarie principalmente preordinate al recepimento di quanto previsto dall'articolo 16 del D.L. n. 104/2023 e in particolare: (i) la trasformazione di CAV in società "in house" soggetta a controllo analogo esercitato in via congiunta dagli azionisti attraverso apposito comitato di coordinamento; (ii) l'ampliamento dell'oggetto sociale: alla società potranno essere affidate le attività di realizzazione, gestione, progettazione e manutenzione ordinaria e straordinaria a) di ulteriori tratte autostradali, situate prevalentemente nel territorio della Regione Veneto, nonché, previa intesa tra le Regioni interessate, nel territorio delle Regioni limitrofe, b) di infrastrutture non autostradali anche se non soggette a pedaggio, ricadenti nel territorio regionale, nonché c) delle infrastrutture logistiche necessarie a soddisfare esigenze di trasporto intermodale nell'ambito della Regione Veneto.

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

Non è ancora giunto a termine l'iter per l'approvazione del PEF 2020-2032 e del nuovo PFR 2020-2024. Infatti, a seguito del parere positivo del CIPESS, in data 7 ottobre 2024 è stato sottoscritto con il concedente MIT il secondo atto aggiuntivo alla convenzione di concessione, cui sono allegati e formano parte integrante sia il nuovo PEF che il nuovo PFR. Tuttavia, la società è tuttora in attesa della emissione del Decreto Interministeriale MIT/ MEF di approvazione e della registrazione dello stesso presso la Corte dei Conti, con cui il secondo atto aggiuntivo diverrà pienamente efficace. Nel corso del 2024 la società ha inoltre avviato l'iter per l'aggiornamento del PEF 2025-2032 e per l'approvazione del PFR 2025-2029 nell'ambito del quadro normativo di riferimento.

Alla luce dei positivi risultati di gestione conseguiti anche negli anni precedenti, ricorrendone i presupposti, anche con riferimento al soddisfacimento dei vincoli previsti dalla documentazione finanziaria relativa al prestito obbligazionario emesso nel 2016, nel dicembre 2024 la società ha deliberato per la prima volta nella sua storia la distribuzione di riserve di utili per circa 34,9 milioni di euro. In ossequio a quanto previsto dallo Statuto Sociale, dalla Delibera CIPE del 26 gennaio 2007 e dai protocolli sottoscritti in esecuzione della stessa, tali risorse sono state distribuite al solo socio Regione del Veneto, subordinandone l'effettivo pagamento alla emissione e registrazione del Decreto

Interministeriale di approvazione del secondo atto aggiuntivo alla convenzione di concessione.

Il bilancio 2024 chiude in utile per 29 milioni di euro (vs 32 milioni di euro nel 2023) e mostra un EBITDA di 95 milioni di euro (vs 98 milioni di euro nel 2023). I ricavi netti da pedaggio sono stati pari a 152 milioni di euro (148 milioni di euro nel 2023) evidenziando un trend positivo, determinato sia dall'andamento del traffico (+0,65) che dall'aumento tariffario (2,3%) riconosciuto per il 2024.

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

### Quota di Partecipazione Anas 35,00%

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

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

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

L'Operazione, seppur condivisibile e apprezzabile nelle sue finalità generali, con riferimento, in particolare, allo sblocco dei lavori dopo tanti anni di stallo e al riequilibrio della concessione ATCN, potrebbe avere effetti distorsivi nei rapporti tra i soci.

Anas ha pertanto avviato diverse interlocuzioni con la società e la sua Capogruppo ASTM, al fine di valutare al meglio gli effetti dell'Operazione. Tuttavia, tutti i tentativi per addivenire a una composizione bonaria della questione sono risultati infruttuosi. Per la tutela dei propri diritti e interessi, si sono profilati per Anas i soli rimedi giudiziali. Anas ha quindi impugnato, dapprima, la Delibera assembleare di approvazione del bilancio 2021 e, successivamente, anche la Delibera assembleare di approvazione del bilancio 2022 di ATCN. ATCN si è costituita in giudizio eccependo l'infondatezza delle domande attoree. I giudizi sono tuttora in corso.

Sono altresì ancora in corso i lavori per la realizzazione delle opere di completamento funzionale del Collegamento, previsti dal piano convenzionale di investimenti. Il lotto II.6 b risulta oramai completato. Gli interventi del lotto II.6 a), a valle dell'approvazione in linea tecnica del progetto esecutivo, sono stati avviati nel settembre u.s.

Da ultimo si evidenzia che dal 1° settembre 2024 è entrato in funzione il sistema di pagamento Free Flow sul Tronco II (da Marene sulla A6 a Rocca Schiavino sulla strada statale 231). Tale sistema prevede 8 portali di rilevamento in linea e un portale dedicato all'ospedale di Verduno, con l'eliminazione del casello di Cherasco.

Il procedimento approvativo del PEF 2023-2031 e del PFR 2023-2027 non si è ancora concluso, nonostante la società abbia presentato tempestivamente la propria proposta di aggiornamento. Stante il mancato completamento dell'iter approvativo, a fine giugno 2024, la società ha quindi proposto ricorso all'Autorità Giudiziaria Amministrativa per la mancata approvazione della proposta di aggiornamento del PEF e del PFR.

Tale giudizio si è concluso con la sentenza depositata in data 23 ottobre 2024 da parte del TAR Piemonte, che ha accolto il ricorso e ha accertato l'obbligo del concedente di concludere il procedimento di aggiornamento del PEF.

Con riferimento ai livelli di traffico, il periodo di riferimento evidenzia un andamento positivo in termini di veicoli km percorsi rispetto al 2023. Anche l'andamento dei ricavi netti da pedaggio evidenzia complessivamente un andamento positivo rispetto all'esercizio precedente, per effetto sia dei volumi di traffico che dell'incremento tariffario concesso per l'anno in corso (+2,3%).

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

La concessione di costruzione e gestione del Traforo è regolata attualmente dalla convenzione internazionale firmata il 24 novembre 2006 dai governi di Italia e Francia e ratificata in Italia con legge 27 settembre 2007 n. 166 (sostitutiva della precedente convenzione firmata in data 14 marzo 1953). La società ha avviato da tempo le attività per la definizione del testo della nuova convenzione di concessione, di aggiornamento di quella attualmente vigente, stipulata in data 17 novembre 1971, per adeguarla alle disposizioni della convenzione internazionale sopra citata, tra cui la proroga del periodo di concessione dal 2035 al 2050. Al riguardo, nel corso del periodo di riferimento non sono tuttavia emersi sviluppi degni di nota; ciò anche a causa dell'incertezza circa la destinazione dei maggiori introiti generati dagli incrementi tariffari applicati al Traforo in conseguenza di quelli applicati al traforo del Fréjus, per finanziare i lavori di realizzazione della seconda canna, essendo infatti stabilito

convenzionalmente il principio di invarianza tariffaria tra i due trafori, del Fréjus e del Monte Bianco, gli incrementi tariffari previsti per il T4 sono applicati anche al T1 (e viceversa).

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

Di recente ATMB e SITMB hanno concordato una revisione della governance del GEIE-TMB e del perimetro delle attività a esso affidate, che prevede – tra l'altro – il trasferimento alle due società concessionarie del Traforo delle competenze in merito allo svolgimento delle attività di manutenzione straordinaria e investimenti, gestione dell'esazione del pedaggio e gestione delle aree di regolazione dei mezzi pesanti. L'efficacia dell'accordo è tuttavia subordinata alla sua ratifica nell'ambito della nuova convenzione internazionale tra Italia e Francia in corso di negoziazione.

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

Nei primi mesi del 2024 si è definita con una soluzione transattiva l'articolato contenzioso tra Anas e SITMB, avente a oggetto l'impugnazione da parte di Anas delle delibere assembleari di approvazione dei bilanci SITMB esercizi dal 2018 al 2022, attraverso le seguenti principali pattuizioni:

- il riconoscimento una tantum di un privilegio sulla distribuzione degli utili 2023 per 4.550.000 euro a favore dei soli soci pubblici italiani Anas e Regione Autonoma Valle d'Aosta;
- la modifica della disciplina statutaria riguardante le modalità di distribuzione e l'imputabilità dei dividendi, al fine, tra l'altro, di riconoscere un privilegio nella distribuzione dei dividendi a favore dei soli soci pubblici italiani Anas e Regione Autonoma Valle d'Aosta, in ragione del 2% del valore nominale delle loro rispettive partecipazioni;
- il riconoscimento ad Anas del diritto di voto su determinate modifiche statutarie;
- l'istituzione dei comitati endoconsiliari "Controllo e Rischi" e "Operazioni con Parti Correlate";
- l'approvazione e l'aggiornamento da parte del CdA di SITMB di una policy di gestione delle risorse finanziarie della società e il diritto del CdA di ricevere un flusso informativo riguardante il Piano Economico e Finanziario delle società controllate.

La società ha avviato un impegnativo programma di manutenzione straordinaria del Traforo che prevede in particolare il rinnovo dell'intera volta e della intera soletta con chiusura programmata del Traforo per circa 3 mesi l'anno dal 2024 fino al 2044. Inizialmente sono stati contrattualizzati le prime due tranches di lavori, in parte, eseguite nell'autunno 2024 e, in parte, da eseguirsi nell'autunno 2025, in corrispondenza delle parti maggiormente degradate. Nel 2026 saranno analizzati gli esiti dei lavori eseguiti e si definirà, d'intesa tra le due concessionarie del Traforo, il piano finale dei lavori.

La prospettiva di dover chiudere il Traforo per 3 mesi l'anno fino a tutto il 2044 ha rinnovato l'interesse per la proposta di realizzare una seconda canna. Infatti, dopo anni di chiusura a qualsiasi ipotesi di

raddoppio del T1, le autorità di governo francesi hanno mostrato recentemente una prudente apertura all'ipotesi proposta dalle autorità di governo italiane, di rinviare i lavori non urgenti di rifacimento della volta e realizzare una seconda canna del Traforo per mitigare gli effetti pregiudizievoli dei lavori sulle attività economiche e sociali della Valle.

A far data dal 1° gennaio 2024 la Commissione Intergovernativa ha autorizzato un aumento tariffario complessivo del 5,1% calcolato esclusivamente sul recupero dell'inflazione media maturata in Italia e Francia nel periodo 1° settembre 2022-31 agosto 2023.

Nel corso del 2024 è stata registrata una significativa riduzione dei livelli di traffico, per effetto sia della chiusura del Traforo per interventi di manutenzione straordinaria sia della chiusura della bretella Ivrea-Sanità ai mezzi con massa a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate, che ha reso più conveniente l'utilizzo del traforo del Fréjus rispetto a quello del Monte Bianco. La riduzione dei livelli di traffico è stata soltanto parzialmente compensata dall'incremento tariffario del 5,1% riconosciuta con decorrenza 1° gennaio 2024.

## **SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FRÉJUS S.P.A. ("SITAF")**

### **Quota di Partecipazione Anas 31,746%**

Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus - SITAF S.p.A. è concessionaria fino a tutto il 2050 per la costruzione e la gestione della parte italiana del Traforo del Fréjus-T4 (aperto al traffico nel 1980) e dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia (aperta al traffico nel 1985). La gestione e la manutenzione unitaria del traforo, su decisione dei governi italiano e francese, è affidata al GEIE-GEF, organismo di diritto comunitario costituito in modo paritario dalle due società concessionarie nazionali del traforo, SITAF e la francese SFTRF.

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

Alla data del 31 dicembre 2024 SITAF controlla le seguenti società, detenendone il 100% del capitale sociale:

- SITALFA S.p.A., lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture stradali;
- TECNOSITAF S.p.A. (in liquidazione), servizi ingegneria integrata per infrastrutture stradali (che a sua volta controlla la Tecnositaf Russia LLC, con una partecipazione pari al 99,9% del capitale sociale);
- Road Safety Services-RO.S.S. S.r.l. (ex OK-GOL), servizi di cantierizzazione e antincendio;
- 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.

Nel corso del 2024 è stata perfezionata la cessione in favore di SINA (Gruppo ASTM) dell'intera partecipazione (100%) posseduta in Musinet Engineering S.p.A., società che svolge attività di progettazione, direzione lavori, assistenza tecnica in generale in relazione a lavori per infrastrutture stradali, per un corrispettivo complessivo pari a 4,5 milioni di euro.

In relazione al contenzioso promosso da Anas avverso la Delibera del 7 aprile 2021, con cui l'assemblea degli azionisti di SITAF su iniziativa del socio ASTM ha approvato una serie di modifiche allo Statuto Sociale, procedendo, in particolare, all'eliminazione della riserva a beneficio dei soggetti pubblici della maggioranza del capitale sociale, con sentenza del 14 aprile 2023 il Tribunale Civile di Torino ha respinto la domanda di merito proposta da Anas con condanna della stessa al rimborso alla parte convenuta delle spese processuali del giudizio. In data 28 giugno 2023 Anas ha proposto appello avverso detta sentenza.

Si rappresenta inoltre che è tuttora in corso il contenzioso promosso da SITAF contro Anas e altri, riguardante le modalità di determinazione delle rate annuali di rimborso del debito ex Fondo Centrale di Garanzia, di cui Anas è gestore e beneficiario.

Non si è ancora concluso l'iter avviato da tempo per l'aggiornamento del PEF e del PFR dell'A32 in relazione sia al periodo regolatorio 2019-2023 sia al periodo regolatorio 2024-2028. Il ritardo nell'approvazione del nuovo PEF e del nuovo PFR ha determinato il blocco degli incrementi tariffari per l'A32, dal 2020 al 2023, con conseguenti difficoltà nella copertura del fabbisogno finanziario relativo alle ingenti spese per investimenti. Per l'anno 2024 il MIT ha riconosciuto un incremento tariffario nella misura del +2,3%, corrispondente all'indice di inflazione (NADEF).

Relativamente al Traforo T4, in ottemperanza alle decisioni assunte dalla Commissione Intergovernativa del Traforo Autostradale del Fréjus, con decorrenza 1° gennaio 2024, la società ha ottenuto un incremento tariffario del 5,10%, corrispondente alla media annuale delle inflazioni di Francia e Italia dal 1° settembre 2022 al 31 agosto 2023. Non è stato invece riconosciuto l'incremento tariffario straordinario del 0,95%, in ragione del fatto che i lavori di realizzazione della seconda canna del T4, ancorché sostanzialmente finiti, non sono stati ancora ultimati.

Con riferimento agli investimenti la società risulta tuttora impegnata in un ampio piano di investimenti relativi all'ultimazione dei lavori per la realizzazione della seconda galleria di transito del Traforo, nonché alla riqualificazione e adeguamento delle opere dell'A32 anche in relazione alle recenti normative in materia di sicurezza.

Nel periodo di riferimento, i dati di traffico mostrano un significativo incremento dei veicoli km percorsi rispetto al 2023, in modo particolare dei veicoli pesanti. Conseguentemente, quindi, anche i ricavi netti da pedaggio risultano in miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

## **ANAS INTERNATIONAL ENTERPRISE S.P.A. IN LIQUIDAZIONE ("AIE")**

### **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, anche in partnership con altri soggetti pubblici o privati, italiani o stranieri. Con Delibera dell'Assemblea Straordinaria degli Azionisti del 23 giugno 2023, la società è stata sciolta e posta in liquidazione ai sensi dell'art. 2484, 1° comma, n. 6) del Codice Civile.

Anas detiene il 100% del capitale sociale. La società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di RFI, in qualità di società Capogruppo di Settore del "Polo infrastrutture" nell'ambito del modello di governance del Gruppo FS.

Al 31 dicembre 2024 AIE partecipa direttamente ed esercita il controllo su AIE RUS LLC ("AIE RUS", partecipazione del 51%), costituita in Russia nel giugno 2017 per acquisire una partecipazione azionaria del 51,1% della società Road Investment Company ("RIC"), concessionaria per l'ammodernamento, gestione e manutenzione dell'autostrada M4-Sezione 4 (228 km), collegamento tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar.

AIE RUS detiene inoltre una partecipazione del 40% nel capitale sociale della società di diritto russo United Operator LLC, fornitrice di RIC per i servizi di manutenzione e gestione del suddetto tratto autostradale (AIE RUS, RIC e UO congiuntamente anche il "Comparto Russo").

La società Anas Tec Gulf Engineering LLC ("ATG", partecipata da AIE in misura del 45%), costituita in Qatar nel marzo 2017, per poter sviluppare opportunità di business nell'Area del Golfo, già posta in liquidazione con decisione della Corte del Qatar Financial Centre in data 5 aprile 2022, è stata cancellata dal registro delle imprese in data 28 maggio 2024.

Nel periodo di riferimento sono continue le attività funzionali alla liquidazione. In particolare, sono stati sottoscritti con il cliente algerino *Algérienne Des Autoroutes* – A.d.A. gli Avenant nn. 8 e 9 e il documento di resiliazione contrattuale a saldo della commessa, che formalizza l'accordo per la chiusura della commessa algerina "Penetrante Batna".

Con riferimento alle attività di cessione del c.d. Comparto Russo, si evidenzia che, la complessità della situazione geopolitica e macroeconomica attuale, aggravata dalle recenti misure sanzionatorie statunitensi, rende al momento non solo impossibile realizzare tale dismissione a valore di mercato, ma problematica finanche l'elaborazione di strategie definitive per l'operazione di dismissione.

Le attività delle società del Comparto Russo si sono svolte nel complesso con regolarità, generando anche sufficiente liquidità da permettere la ripresa del processo di progressivo rimborso del finanziamento a suo tempo concesso da AIE a AIERUS, pur nei limiti attualmente imposti dalla autorità valutarie russe. I rimborsi hanno rappresentato un controvalore complessivo nell'anno di poco più di 0,8 milioni di euro.

Il progetto di bilancio intermedio di liquidazione al 31 dicembre 2024 evidenzia un risultato di esercizio positivo. Infatti, la differenza fra gli importi effettivi dei costi/oneri e proventi e gli "utilizzi" del Fondo nonché la rivalutazione di alcune posizioni creditorie (a seguito di incasso) che erano state oggetto di svalutazione nei precedenti esercizi hanno determinato un utile di circa 0,9 milioni di euro.

## **AUTOSTRADE DEL LAZIO S.P.A. IN LIQUIDAZIONE ("ADL")**

### **Quota di Partecipazione Anas 50,00%**

Autostrade del Lazio S.p.A. in liquidazione ("AdL"), costituita nel 2008 quale 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 ("Intervento"), nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario della Regione Lazio.

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

L'atto di revoca è stato oggetto di tre ricorsi giurisdizionali, promossi da entrambi i soggetti che avevano partecipato alla gara: il Consorzio SIS, dinanzi al Consiglio di Stato, per elusione del giudicato e, dinanzi al TAR Lazio, per vizi di legittimità e la società Webuild dinanzi al TAR Lazio per i soli profili relativi al riconoscimento dell'indennizzo.

Tutto l'articolato contenzioso si è concluso a inizio 2024 con esito favorevole per ADL. In particolare, per quanto riguarda il giudizio di appello promosso dal Consorzio SIS avverso la revoca della gara il Consiglio di Stato con sentenza n. 1.405 del 12 febbraio 2024, ha rigettato l'appello condannando il Consorzio al pagamento delle spese legali in favore di ADL, mentre con riferimento al contenzioso proposto da Webuild, con la sentenza n. 1404 del 12 febbraio 2024 il Consiglio di Stato ha accolto l'appello di ADL e rigettato l'appello incidentale promosso da Webuild, con condanna di quest'ultima al pagamento delle spese legali e conseguente riforma in parte della sentenza impugnata, escludendo, altresì, la richiesta di risarcimento del danno per responsabilità precontrattuale e procedimentale.

Sono tuttora in corso le interlocuzioni con il MIT in merito ai seguenti temi funzionali alla chiusura delle attività liquidatorie (i) ricognizione delle risorse ancora disponibili in capo ad ADL come disposto dall'art. 2, comma 2-terdecies della legge n. 156/2021; (ii) copertura dei costi della liquidazione; (iii) la determinazione del compenso del commissario liquidatore, rinviata in sede di nomina a separato decreto, non ancora emanato, e (iv) possibilità di poter considerare di spettanza di ADL, senza preventiva rendicontazione al Ministero, l'importo relativo all'incasso del danno erariale disposto dalla Corte dei Conti (ex sentenza 511/2017) a carico di un Dirigente della Regione Lazio in relazione agli oneri sostenuti per il progetto dell'Intervento, essendo divenuta ADL beneficiaria della liquidazione del danno erariale, in virtù dell'acquisto del progetto.

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

### **Quota di Partecipazione Anas 100,00%**

Nel corso del 2024 la società controllata, posta in liquidazione nel corso del 2022, è stata cancellata dal registro delle imprese.



VALLE D'AOSTA - LAVORI PER LA RIAPERTURA DEI VALICHI ALPINI DOPO LA STAGIONE INVERNALE

## ALTRÉ INFORMAZIONI

### PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo in essere al 31 dicembre 2024. 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 del 2024 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 ricorrono le condizioni, si è proceduto a effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi e oneri è invece riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, sono riportati nelle Note al bilancio cui si fa integrale rinvio.

#### **Procedimenti penali ex 231/2001**

Al 31 dicembre 2024 Anas presenta una posizione passiva ex art. 231/2001:

- Palmi - Procedimento penale n. RGNR N. 710/2010 aperto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Palmi a seguito di un incidente mortale sul lavoro del 27 febbraio 2010 (decesso di un dipendente della ditta esecutrice dei lavori per conto di Anas). Richiesta tutela legale e peritale nel 2010 da 1 dirigente Anas oltre ad Anas chiamata a rispondere per legge 231/2001.

La prossima udienza è fissata per il giorno 2 maggio 2025 per esame peritale.

#### **Altri procedimenti penali**

Non ci sono altri procedimenti penali rilevanti da indicare nella presente relazione.

## INFORMATIVA RELATIVA ALL'ARTICOLO 2497 TER

La Società, come detto sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., non ha assunto decisioni rilevanti ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile nel corso dell'esercizio 2024.

Per completezza si fa, in ogni caso, presente che, in coerenza con il modello organizzativo e di governance del Gruppo Ferrovie dello Stato, sono stati recepiti atti di direzione e coordinamento a valenza di Gruppo, ferme restando comunque le prerogative di autonomia e indipendenza della Società e la declinazione degli stessi atti in relazione alle proprie peculiarità organizzative.

## REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI

Di seguito si riportano i compensi del Presidente del Consiglio d'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 d'Amministrazione.

Valori in migliaia di euro	
<b>PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE</b>	
	Emolumenti Annuali Mandato
Compenso fisso	105
Valori in migliaia di euro	
<b>AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE</b>	
	Emolumenti Annuali Mandato
Compenso fisso: emolumento carica AD ex art. 2389 III comma c.c.*	60
Compenso fisso: rapporto di lavoro Direttore Generale	340
Componente variabile: rapporto di lavoro Direttore Generale	120

\* Compenso omnicomprensivo che assorbe l'emolumento deliberato dall'Assemblea degli Azionisti come Consigliere di Amministrazione

## ADESIONE AL CONSOLIDATO FISCALE

Nel corso del 2014 Anas ha esercitato l'opzione per la tassazione consolidata, ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR.

Per il triennio 2014-2016 le società incluse nel consolidato fiscale sono state la controllante Anas, Anas International Enterprise in liq. e Quadrilatero Marche-Umbria. Successivamente, per il triennio 2015-2017, è stata inclusa nel perimetro del consolidamento fiscale la società SITAF S.p.A.

La società SITAF S.p.A. è uscita dal perimetro di consolidamento a partire dal periodo d'imposta 2019 a seguito della risposta dell'Agenzia delle Entrate all'istanza di interpello pubblicata in data 16 novembre 2020.

L'opzione si è rinnovata tacitamente anche per il triennio 2023-2025 per le società di prima adesione

(Anas, Anas International Enterprise in liquidazione e Quadrilatero Marche-Umbria).

Il consolidato fiscale del gruppo Anas chiude in perdita sistematica per effetto dell'applicazione alla Capogruppo della norma speciale di cui all'art. 1, comma 1026, della L. 27 dicembre 2006 n. 296 che rinvia all'art. 1, commi 86-87, della L. 23 dicembre 2005 n. 266 (detassazione dei contributi ricevuti dallo Stato). A seguito della risposta all'istanza di interpello n. 956-1562/2018 presentato da Anas, l'Agenzia delle Entrate ha confermato l'applicazione della suddetta norma di favore anche a seguito del passaggio agli IAS.

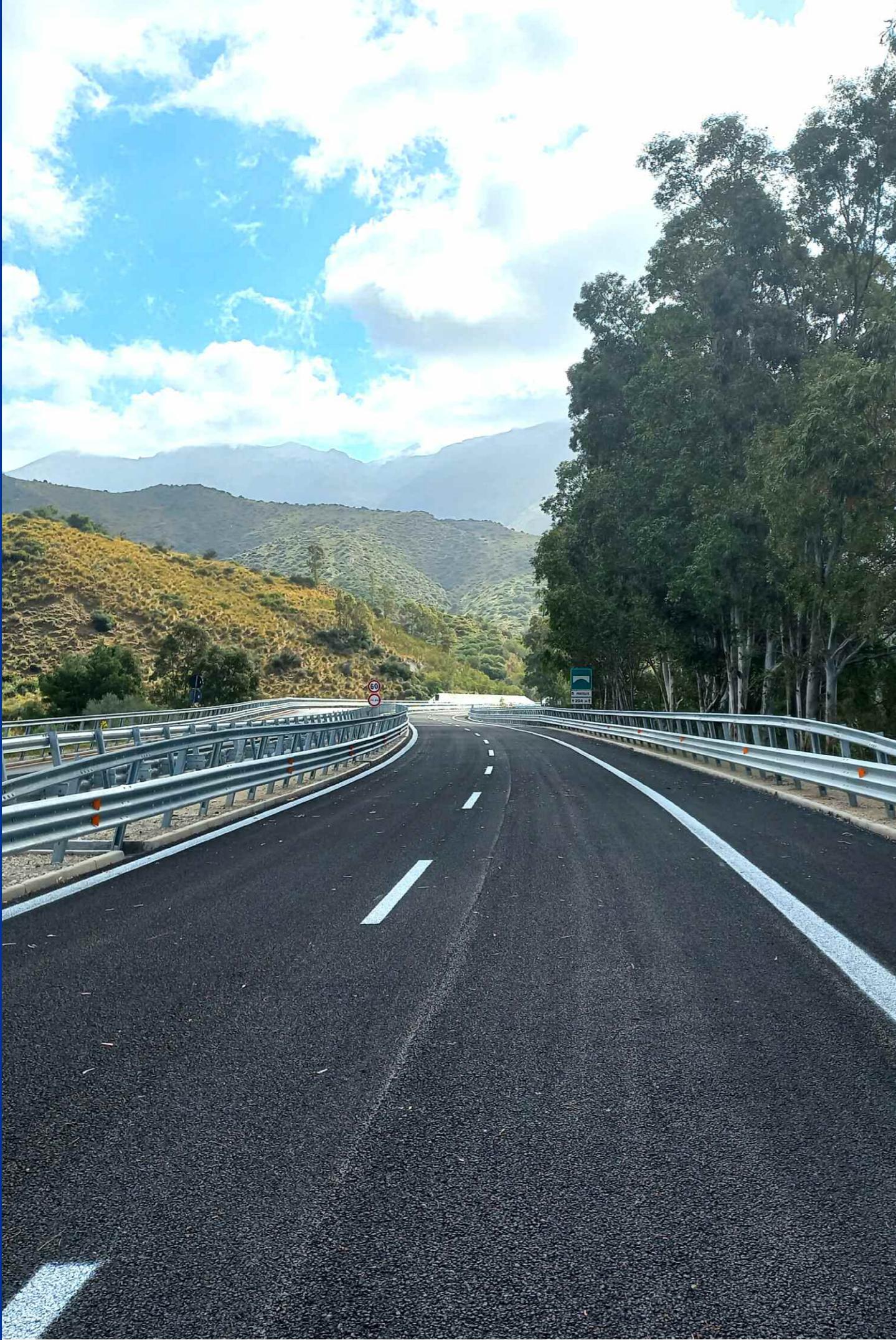
L'ultima dichiarazione modello CNM2024, presentata per l'esercizio 2023 in data 29 ottobre 2024, registra una perdita complessiva utilizzabile pari a 15.746 milioni di euro.

## RENDICONTAZIONE SOCIETARIA DI SOSTENIBILITÀ

Il 10 settembre 2024, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto legislativo n. 125 del 6 settembre 2024 con cui viene recepita nell'ordinamento italiano la Direttiva 2022/2464/UE, nota anche come *Corporate Sustainability Reporting Directive*.

La disciplina introdotta dal decreto prevede l'obbligo, per le imprese (art. 3 "Rendicontazione individuale di sostenibilità") e/o per le imprese madri di un gruppo di grandi dimensioni (art. 4 "Rendicontazione consolidata di sostenibilità"), di prevedere, in un'apposita sezione della relazione sulla gestione, le informazioni necessarie alla comprensione dell'impatto sull'impresa e/o sul gruppo sulle questioni di sostenibilità, nonché del modo in cui tali questioni influiscono sull'andamento dell'impresa, sui suoi risultati e sulla sua situazione. È, tuttavia, prevista l'esenzione dagli obblighi di rendicontazione di sostenibilità di cui agli artt. 3 e 4 per alcune categorie di società, tra cui le "società figlie" le cui informazioni sulla sostenibilità siano già fornite dalla "società madre" attraverso una rendicontazione consolidata di sostenibilità, ciò al fine evitare la duplicazione di obblighi di rendicontazione per le società che fanno parte di gruppi con una gestione consolidata.

Nello specifico, Anas è esentata dalla Rendicontazione individuale di sostenibilità secondo l'art. 7 D.Lgs. n. 125/2024. La Rendicontazione Consolidata di sostenibilità viene redatta 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. Si segnala, infine, che non è al momento disponibile un sito web in cui è pubblicata l'ultima rendicontazione di sostenibilità di FS in quanto la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., quale "ente di interesse pubblico" di cui all'art. 1, comma 1, lett. s), D.Lgs. n. 125/2024 - che già oggi redige la Dichiarazione non Finanziaria - è tenuta ad applicare le disposizioni del decreto a partire dal 2025, quindi, con l'obbligo di fornire la prima Rendicontazione consolidata di sostenibilità inclusa nella Relazione sulla Gestione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2024.



## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

### Concessione Anas-MIT

L'art. 1, comma 521 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (Legge di Bilancio 2025) ha novellato l'art. 2 del D.L. n. 121/2021, inserendovi all'art. 2 un nuovo comma, il 2-decies.1, ai sensi del quale *"Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la Società Anas S.p.A. una nuova convenzione unica, da approvare con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. In occasione della sottoscrizione della convenzione di cui al primo periodo, la durata della relativa concessione è adeguata al termine massimo stabilito dall'articolo 7, comma 3, lettera d), del decreto legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178. L'efficacia delle disposizioni del presente comma è subordinata alla notificazione preventiva alla Commissione Europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea".*

Il legislatore ha, dunque, autorizzato la sottoscrizione di una nuova convenzione unica tra MIT e Anas, da approvarsi con decreto ministeriale, adottato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze. Viene inoltre stabilito che, in occasione della sottoscrizione della nuova convenzione, la durata della concessione è adeguata al termine massimo di 50 anni (indicato dall'art. 7, comma 3, lettera d), del D.L. 138/2002, come riscritto dal comma 1019 della legge 296/2006). L'efficacia della misura prevista è subordinata – *ex lege* – alla notifica preventiva alla Commissione Europea, ai sensi dell'art. 108 del Trattato sul funzionamento dell'UE ("TFUE").

Con nota del 22 gennaio 2025 il MIT, avuto riguardo:

- all'intervenuta efficacia del Contratto di Programma 2021-2025 sviluppato, come detto, sulla base delle disposizioni di cui al decreto legge n. 121/2021;
- alla costituzione della società Autostrade dello Stato S.p.A. a cui verranno trasferite le funzioni e le attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio, svolte da Anas tramite proprie partecipate;
- alle ulteriori disposizioni che hanno inciso sul rapporto concessorio di cui all'art. 1, comma 521 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (Legge di Bilancio 2025).

Inoltre, ritenendo sussistenti i presupposti per la predisposizione della nuova convenzione unica con la quale recepire il nuovo contesto operativo, ha chiesto alla Società di *"elaborare la documentazione convenzionale, comprensiva degli allegati tecnici ed economico finanziari, sulla quale avviare le attività istruttorie tra cui figura la notifica alla Commissione Europea".* Al riguardo è stata evidenziata *"l'esigenza di recepire, nel nuovo testo di convenzione, pattuizioni, vincoli e impegni coerenti con la natura di "diritti speciali o esclusivi" delle attività svolte".*

Le strutture della Società stanno operando per predisporre la documentazione utile a riscontrare detta nota del MIT, da sottoporre all'organo amministrativo di prossimo rinnovo.

I compiti attribuiti ad Anas per il tramite della concessione sono quelli riconosciuti in precedenza all'Ente pubblico economico ex art. 2, comma 1, del D.Lgs. n. 143 del 1994. Tra questi si annoverano, peraltro, funzioni nettamente riconducibili a prerogative pubblicistiche aventi natura non economica e attinenti a profili di sicurezza pubblica quali sono, a titolo esemplificativo, la *"tutela del traffico e della segnaletica"*, *"l'adozione di provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade e autostrade medesime"*, nonché l'espletamento attraverso il proprio personale qualificato dei compiti di Polizia Stradale ex art. 12 del D.Lgs. n. 285/1992.

## PROSPETTI CONTABILI

### Conto economico

<i>Valori in unità di euro</i>			
<i>Esercizio chiuso al</i>			
	Nota	2024	2023
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	4.182.372.483	3.837.904.550
Altri ricavi	5	40.708.745	69.225.217
<b>Ricavi e proventi</b>		<b>4.223.081.228</b>	<b>3.907.129.767</b>
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	6	(13.494.279)	(14.740.517)
Costi per servizi	7	(3.514.357.783)	(3.235.539.296)
Costi del personale	8	(548.335.897)	(495.429.977)
Altri costi operativi	9	(20.772.880)	(25.500.293)
<b>Costi</b>		<b>(4.096.960.840)</b>	<b>(3.771.210.083)</b>
Ammortamenti	10	(166.976.478)	(170.518.515)
Svalutazione perdite (riprese) di valore	11	(4.408.942)	(11.932.665)
<b>Risultato operativo</b>		<b>(45.265.032)</b>	<b>(46.531.495)</b>
Proventi da partecipazioni	12	6.193.212	3.028.617
Altri proventi finanziari	13	8.780.295	18.679.022
Oneri su partecipazioni	14	(10.986)	(69.284.624)
Altri oneri finanziari	15	(61.739.685)	(68.658.578)
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>		<b>(46.777.164)</b>	<b>(116.235.563)</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>(92.042.196)</b>	<b>(162.767.059)</b>
Imposte sul reddito	16	31.539	41.518
<b>Utile (Perdita) netta d'esercizio</b>		<b>(92.010.657)</b>	<b>(162.725.541)</b>

### Conto economico complessivo

<i>Valori in unità di euro</i>			
<i>Esercizio chiuso al</i>			
	Nota	2024	2023
<b>Utile (Perdita) netta d'esercizio</b>	30	<b>(92.010.657)</b>	<b>(162.725.541)</b>
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	32	249.033	(430.420)
<b>Totale Conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>(91.761.624)</b>	<b>(163.155.961)</b>

### Situazione patrimoniale-finanziaria

<i>Valori in unità di euro</i>			
Attività	Nota	31.12.2024	31.12.2023
Immobili, impianti e macchinari	17	349.453.997	365.593.994
Attività immateriali	18	954.561.999	1.093.834.451
Partecipazioni	19	297.460.477	639.955.706
Diritti concessori finanziari non correnti	20	89.831.744	235.405.303
Altre attività finanziarie non correnti	21	77.177.417	252.227.895
Crediti tributari	23	3.351.490	3.940.116
Altre attività non correnti	24	622.223.593	635.048.697
<b>Totale Attività Non Correnti</b>		<b>2.394.060.717</b>	<b>3.226.006.162</b>
Rimanenze	25	11.268.072	13.629.150
Attività per lavori in corso su ordinazione	26	184.293.382	204.828.671
Diritti concessori finanziari correnti	20	3.310.792.875	3.309.129.282
Altre attività finanziarie correnti	21	61.373.411	572.440.462
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	27	179.511.404	116.392.601
Crediti commerciali	28	201.726.301	217.382.505
Altre attività correnti	24	1.771.741.733	1.685.979.300
<b>Totale Attività Correnti</b>		<b>5.720.707.179</b>	<b>6.119.781.972</b>
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	29	342.490.562	-
<b>Totale Attività</b>		<b>8.457.258.458</b>	<b>9.345.788.134</b>
<b>Patrimonio Netto e Passività</b>			
Capitale sociale	-	2.269.892.000	2.269.892.000
Riserve	-	489.215.682	489.215.682
Riserve di rivalutazione	-	371.914	122.881
Utili (Perdite) portati a nuovo	-	(477.503.126)	(314.777.585)
Utili (Perdite) d'esercizio	-	(92.010.657)	(162.725.541)
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	30	<b>2.189.965.812</b>	<b>2.281.727.437</b>
Finanziamenti a medio/lungo termine	31	2.132.000	4.264.000
Benefici ai dipendenti	32	23.387.179	24.245.274
Fondi rischi e oneri	33	713.086.824	984.377.156
conti per opere da realizzare non correnti	34	1.208.711.490	1.205.093.118
Altre passività finanziarie non correnti	35	160.616.059	203.888.624
Altre passività non correnti	36	8.980.244	-
<b>Totale Passività Non Correnti</b>		<b>2.116.913.796</b>	<b>2.421.868.172</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente	31	399.499.805	581.591.020
conti per opere da realizzare correnti	34	609.231.572	577.130.734
Altre passività finanziarie correnti	35	2.176.233	382.832.788
Debiti commerciali correnti	37	2.555.854.869	2.436.069.147
Altre passività correnti	36	583.616.372	664.568.836
<b>Totale Passività Correnti</b>		<b>4.150.378.850</b>	<b>4.642.192.525</b>
<b>Totale Passività</b>		<b>6.267.292.646</b>	<b>7.064.060.698</b>
<b>Totale Patrimonio Netto e Passività</b>		<b>8.457.258.458</b>	<b>9.345.788.134</b>

**Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto (Nota 30)**

Riserve						Valori in unità di euro			
	Capitale Sociale	Riserva Legale	Riserva Straordinaria Rep 72342	Riserve Diverse	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
<b>Saldo al 1° gennaio 2023</b>	<b>2.269.892.000</b>	<b>4.444.669</b>	<b>267.371.441</b>	<b>217.157.787</b>	<b>553.300</b>	<b>489.527.198</b>	<b>(314.777.585)</b>	<b>4.835.686</b>	<b>2.449.477.299</b>
Utile/(Perdita) d'esercizio						0		(162.725.541)	(162.725.541)
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuari					(430.420)	(430.420)			(430.420)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		241.784				241.784		(4.835.686)	(4.593.902)
Prelievo forzoso ex Legge n. 208/2015 art. 1 comma 506						0			0
Aumento di capitale (riduzione di capitale)						0			0
Altri movimenti						0			0
<b>Saldo al 31 dicembre 2023</b>	<b>2.269.892.000</b>	<b>4.686.454</b>	<b>267.371.441</b>	<b>217.157.787</b>	<b>122.880</b>	<b>489.338.561</b>	<b>(314.777.585)</b>	<b>(162.725.541)</b>	<b>2.281.727.435</b>
<b>Saldo al 1° gennaio 2024</b>	<b>2.269.892.000</b>	<b>4.686.454</b>	<b>267.371.441</b>	<b>217.157.787</b>	<b>122.880</b>	<b>489.338.562</b>	<b>(314.777.586)</b>	<b>(162.725.541)</b>	<b>2.281.727.436</b>
Utile/(Perdita) d'esercizio						0		(92.010.657)	(92.010.657)
Utile/(Perdita) attuariale per benefici attuari					249.033	249.033			249.033
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente						0	(162.725.541)	162.725.541	0
Prelievo forzoso ex Legge n. 208/2015 art. 1 comma 506						0			0
Aumento di capitale (riduzione di capitale)						0			0
Altri movimenti						0			0
<b>Saldo al 31 dicembre 2024</b>	<b>2.269.892.000</b>	<b>4.686.454</b>	<b>267.371.441</b>	<b>217.157.787</b>	<b>371.913</b>	<b>489.587.596</b>	<b>(477.503.127)</b>	<b>(92.010.657)</b>	<b>2.189.965.812</b>

**Rendiconto finanziario**

		<i>Valori in unità di euro</i>	
	<i>Nota</i>	<i>31/12/2024</i>	<i>31/12/2023</i>
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>	<b>30</b>	<b>(92.010.657)</b>	<b>(162.725.541)</b>
Imposte sul reddito	16	(31.539)	(41.518)
(Proventi)/Oneri finanziari	12-13-14-15	46.777.164	116.235.563
Ammortamenti	10	166.976.478	170.518.515
Accantonamenti e svalutazioni	11-32-33	274.557.005	250.189.583
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	17-18	552.994	(72.659)
Variazione delle rimanenze	25	2.361.078	(70.102)
Variazione dei crediti commerciali e delle Attività per lavori in corso	26-28	37.671.744	(82.713.679)
Variazione dei debiti commerciali	37	119.144.874	351.863.848
Variazione delle altre passività	36	(72.233.843)	8.743.462
Variazione delle altre attività	24	(66.478.024)	117.557.746
(Utilizzi fondi rischi e oneri)	33	(296.898.188)	(192.994.000)
(Rilasci fondi rischi e oneri)	33	(249.619.746)	(187.304.000)
(Pagamento benefici ai dipendenti)	32	(25.602.445)	(22.833.769)
Proventi finanziari incassati/(oneri finanziari pagati)	12-13-14-15	(19.982.238)	(30.450.583)
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	20-34	158.426.183	(78.664.357)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' OPERATIVA</b>		<b>(16.389.160)</b>	<b>257.238.510</b>
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	17	(20.420.522)	(14.349.135)
Investimenti in attività immateriali	18	(25.328.514)	(31.193.566)
Investimenti in partecipazioni	19	0	(146.250)
Investimenti al lordo dei contributi		(45.749.036)	(45.688.951)
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	17	295.936	78.486
Disinvestimenti in attività immateriali	18	284.881	0
Disinvestimenti		580.817	78.486
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>		<b>(45.168.219)</b>	<b>(45.610.465)</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	31	0	(2.996.409)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	31	(184.223.215)	11.184.021
Canoni per leasing finanziario	35	(2.752.462)	(17.727.346)
Variazione delle altre attività finanziarie	21	686.039.658	24.463.482
Variazione delle altre passività finanziarie	35	(380.581.012)	(173.755.127)
Dividendi	12	6.193.212	(4.593.902)
<b>FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITA' FINANZIARIA</b>		<b>124.676.182</b>	<b>(163.425.280)</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio</b>		<b>63.118.803</b>	<b>48.202.765</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio esercizio</b>	<b>27</b>	<b>116.392.601</b>	<b>68.189.835</b>
<b>Disponibilità liquide a fine esercizio</b>	<b>27</b>	<b>179.511.404</b>	<b>116.392.601</b>



BASILICATA - STRADA STATALE 95 VAR "TITO-BRIENZA"

# NOTE AL BILANCIO



## 1. PREMESSA

Anas S.p.A. (nel seguito anche la "Società") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, Via Monzambano 10.

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

La pubblicazione del presente bilancio d'esercizio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 5 marzo 2025 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 d'esercizio.

La Società, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 4A dell'IFRS 10, ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991, ha redatto il bilancio d'esercizio. Il bilancio consolidato a uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Anas è interamente e direttamente controllata. La controllante ha sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

La società PricewaterhouseCoopers S.p.A. è incaricata della funzione di revisione legale dei conti per il periodo 2023-2025, ai sensi dell'articolo 14 del D.Lgs. 39/2010 e degli articoli 2409-bis e seguenti del Codice Civile.

## 2. CRITERI DI REDAZIONE

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* – IAS e *International Financial Reporting Standards* – IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

La valuta funzionale della Società è l'euro, base di presentazione del bilancio, che rappresenta la moneta corrente dei Paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Il bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative Note al Bilancio; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale-finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione, se presenti, delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle *continuing operation* da quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. Si specifica che, come descritto nella Relazione sulla Gestione, la valutazione in merito alla continuità aziendale ha tenuto conto anche degli impatti relativi al cambiamento climatico, i quali tuttavia allo stato attuale risultano essere residuali. 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 2023, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

## 3. PRINCIPALI PRINCIPI CONTABILI APPLICATI

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio d'esercizio.

### Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore.

Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti

conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati nell'attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti all'ampliamento, l'ammodernamento o il miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del *component approach*, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio.

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 ed elettroniche compresi i computer e i sistemi telefonici elettronici	20%
Autoveicoli da trasporto (autoveicoli pesanti in genere, carrelli elevatori, mezzi di trasporto interno, ecc.)	20%
Autovetture, motoveicoli e simili	25%

## BENI IN LEASING

### Individuazione

Alla data di inizio di un contratto di locazione o di affitto in generale (*inception date*, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali) e, successivamente, a ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, la Società verifica se lo stesso contiene o rappresenta un leasing. In particolare, un contratto contiene o rappresenta un leasing se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo.

In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura leasing e non leasing, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, la Società provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del leasing inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (*commencement date*) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (*enforceable*) e include anche i *rent-free period*. A tale durata si aggiunge:

- il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o *renewal option*), quando la Società è ragionevolmente certa di esercitare tale opzione;
- i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o *termination option*), quando la Società è ragionevolmente certa di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

La Società ha scelto di non applicare il principio IFRS 16 ai contratti di breve durata (*short term lease*), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi, e ai contratti di modesto valore (*low value lease*), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto la Società rileva i pagamenti dovuti come costo con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

### Contabilizzazione successiva

Alla data di decorrenza del leasing, la Società rileva l'attività per il diritto di utilizzo (*Right of Use o RoU*) nella corrispondente voce delle immobilizzazioni a seconda della natura del bene, e le passività del leasing (*lease liability*), classificate nelle voci Altre Passività finanziarie correnti e non correnti. L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del leasing, rettificato dei pagamenti dovuti per il leasing effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una stima dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al leasing ricevuti.

La passività del leasing viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti per il leasing non versati alla

data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione la Società utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del leasing o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (*incremental borrowing rate* IBR).

I pagamenti dovuti per il leasing inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che la Società ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se la Società ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che la Società non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il leasing).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del leasing, ovvero il costo del leasing non riflette il fatto che il locatario eserciterà l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la vita utile del bene e la durata del contratto.

Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (*impairment*) in relazione alla CGU cui lo stesso diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le misurazioni della passività del leasing.

La passività del leasing, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il leasing derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. Quando la passività del leasing viene rimisurata, il locatario procede a una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utilte/(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 generale le aliquote di ammortamento utilizzate per le attività immateriali a vita utile definita sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	20%
Diritti di brevetti industriali e diritti opere d'ingegno	20%
Concessioni	6,25%
Marchi e diritti simili	20%
Altre immobilizzazioni immateriali	20%

Il periodo e il metodo di ammortamento delle immobilizzazioni immateriali devono essere rivisti almeno a ogni chiusura di esercizio. Se la vita utile attesa dell'attività si rivela differente rispetto alle stime precedentemente effettuate, il periodo di ammortamento deve essere conseguentemente modificato. Si specifica che il management rivede annualmente le aliquote di ammortamento e non ha ritenuto di apportare modifiche rispetto al periodo precedente.

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 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 a seguito dell'apporto della nuova concessione dal socio è stata valutata al *Fair Value*, con contropartita rappresentata da una Riserva di Patrimonio Netto di pari importo.

### **Diritti di brevetto e utilizzo delle opere dell'ingegno**

I brevetti e i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

### **Costi di ricerca e sviluppo**

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni. Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo, il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

### **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 regolamenta quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo;
- controlla, tramite la proprietà o in altro modo, qualsiasi interessenza residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, la Società non rileva le infrastrutture tra gli Immobili impianti e macchinari ma rileva al *fair value*, alternativamente o congiuntamente: l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura; e l'attività finanziaria quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento.

I ricavi e i costi relativi all'attività di investimento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione.

La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione.

I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti agli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.



ANAS SMART ROAD - GREEN ISLAND SULLA A2 "AUTOSTRADA DEL MEDITERRANEO"

## RIDUZIONE DI VALORE DELLE ATTIVITÀ IMMATERIALI E MATERIALI

### **Attività (immateriale e materiali) a vita utile definita**

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* CGU cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile.

Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

### **Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso**

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (*impairment test*) annualmente, o più frequentemente in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore.

## **PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, A CONTROLLO CONGIUNTO E ALTRE PARTECIPAZIONI**

La Società classifica i propri investimenti in partecipazioni in:

- imprese controllate: un investitore controlla un'entità quando è: i) esposto, o ha diritto a partecipare,

alla variabilità dei relativi ritorni economici e ii) è in grado di esercitare il proprio potere decisionale sulle attività rilevanti dell'entità stessa in modo da influenzarne i ritorni. L'esistenza del controllo è verificata ogni volta che fatti e/o circostanze indichino una variazione in uno dei suddetti elementi quantificanti il controllo;

- imprese collegate: un investitore possiede una partecipazione di collegamento quando è in grado di esercitare un'influenza notevole sulla gestione. Per le partecipazioni superiori al 20% del capitale sociale si suppone che l'investitore abbia un'influenza notevole fatto salvo che non sia chiaramente dimostrabile il contrario, viceversa qualora l'investitore abbia una quota inferiore al 20% del capitale sociale si ritiene che non ci sia influenza notevole nella gestione fatto salvo che non sia dimostrabile il contrario. La voce include anche le partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*);
- altre imprese: che non corrispondono a nessuno dei requisiti sopra indicati.

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

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento né a controllo congiunto, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile, sono valutate inizialmente, comunque, al costo, considerato quale migliore stima del *fair value* dell'investimento. Successivamente, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, con rilevazione degli effetti a conto economico.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede a una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore (*impairment*). Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

## **STRUMENTI FINANZIARI**

### **Classificazione e valutazione di Attività finanziarie**

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dalla Società riflette sia dal Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno alla Società dai soli incassi degli stessi in base al contratto, dalla vendita dell'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 un'attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- costo ammortizzato (CA);
- *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI);
- *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL).

### **Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato**

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di *business HTC Held To Collect*);
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

### **Attività finanziarie valutate al fair value through other comprehensive income (FVTOCI)**

La Società non detiene tale categoria di attività finanziarie, nella quale rientrano tutte quelle per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di *business HTC&S Held To Collect and Sale*);
- gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI Test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al *fair value*, inclusivo dei costi dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del *fair value* dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI).

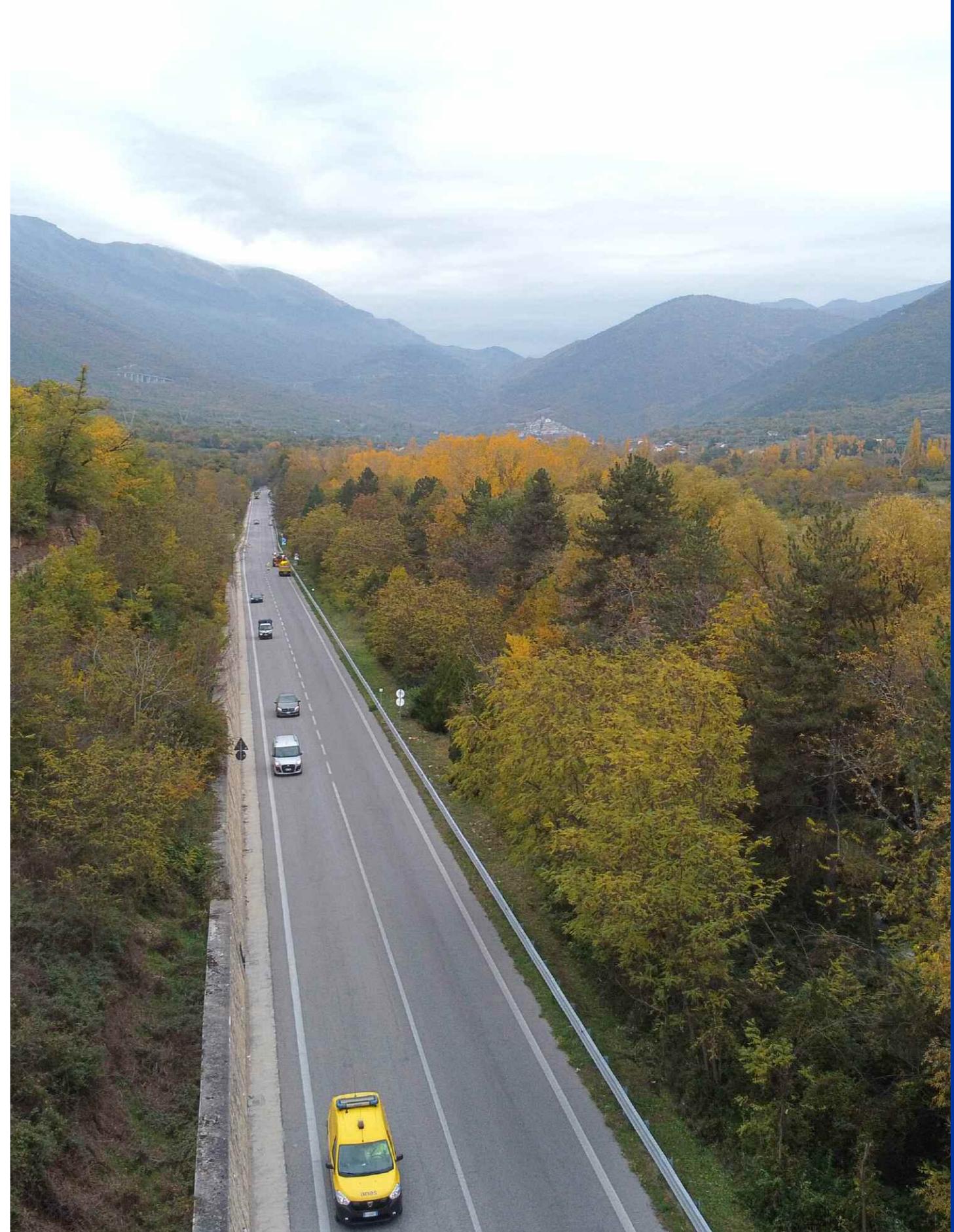
Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Con riguardo agli strumenti di capitale, rientranti 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 and 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 FVTOCI.

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.



ABRUZZO - STRADA STATALE 17 "DELL'APPENNINO ABRUZZESE E APPULO SANNITICO"

### 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 a eccezione di situazioni

con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in stage 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento.

Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di default nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;

- Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in stage 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;
- Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di default, la Società ha individuato una segmentazione convenzionale in cluster omogenei in base alla tipologia di controparte:

- Pubblica Amministrazione: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi a essa riconducibili;
- Intercompany: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- Depositi: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- Crediti vs terzi: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, la Società ha deciso di applicare l'esenzione "Low Credit Risk Exemption" prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation*, bensì esse vengono allocate direttamente in stage 1 con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali step operativi:

- Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata a isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica lifetime;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Finanziari: per ogni cluster, una volta definito lo stage di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Commerciali: per ogni cluster, si procede alla segmentazione

del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.

Il modello di *impairment* sviluppato in linea con i requisiti previsti dall'IFRS 9 è basato sulla determinazione delle perdite attese (ECL) utilizzando un approccio *forward looking*.

#### **Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti**

La Società, facendo seguito alle caratteristiche degli stage di merito creditizio evidenziati in precedenza, ha definito le metodologie di classificazione dei crediti sulla base dei seguenti parametri qualitativi e quantitativi:

- Riconoscimento di un significativo incremento del rischio di credito (passaggio da stage 1 a stage 2): presenza di concessioni sul credito, superamento dei limiti sui ritardi nel pagamento e variazione significativa della probabilità di insolvenza della controparte;
- Riconoscimento di evidenze oggettive di *impaired* (stage 3): superamento dei limiti sui ritardi nei pagamenti della controparte, significative difficoltà finanziarie del debitore (es. fallimento).

La Società ha deciso, inoltre, di applicare l'esenzione *"Low Credit Risk Exemption"* prevista dal principio per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale i crediti vengono allocati direttamente in stage 1 con *provisioning* a 1 anno, a eccezione dei casi in cui il credito presenta ritardi eccessivi nei pagamenti.

#### **Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti**

Per la parte del portafoglio crediti della Società che riguarda i diritti finanziari concessori, e più in particolare in merito alla classificazione a stage 3 delle posizioni che presentano ritardi eccessivi nei pagamenti, sono state definite delle regole *ad hoc* per il riconoscimento delle *impaired asset*.

I crediti derivanti dai diritti finanziari concessori, infatti, presentano delle caratteristiche tali per cui non è possibile adottare la presunzione del principio per la classificazione a stage 3 (ovvero, il superamento dei limiti sui ritardi nei pagamenti della controparte). Alcuni dei motivi che hanno portato la Società a definire una regola specifica per il riconoscimento dell'*impaired asset* sui contratti di concessione possono essere riassunti come segue:

- alla stipula del contratto di concessione, la Società non vanta un effettivo credito finanziario nei confronti delle proprie controparti, bensì il contratto identifica la data di inizio dei lavori di costruzione in favore dell'Ente;
- la nascita di un effettivo credito finanziario nei confronti della controparte deriva dall'effettiva realizzazione dei lavori da parte della Società ("produzione"), comportando, dunque, un aumento del credito pecunionario vantato nei confronti della controparte in base ai lavori effettivamente realizzati alla data di valutazione.

I ritardi nei pagamenti della Pubblica Amministrazione, che caratterizzano le controparti con cui la Società stipula i contratti di concessione, non permettono una corretta valutazione dello "scaduto" nella classificazione a stage 3 dei contratti di concessione.

A seguito delle sopracitate caratteristiche di queste posizioni, la Società ha definito, mediante analisi storica sui lavori conclusi (ovvero, per i quali non verranno eseguiti ulteriori lavori), delle soglie di materialità per la classificazione in default che derivano dalle percentuali di incasso registrate sui contratti di concessione, piuttosto che far uso della *rebuttable presumption* sui ritardi nei pagamenti definita dal principio contabile IFRS9.

#### **Rimanenze**

Le rimanenze di magazzino sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del FIFO.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i prodotti finiti e gli immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori mentre il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

#### **Lavori in corso**

Il lavoro su ordinazione è un contratto stipulato specificamente per la costruzione di un bene o di una combinazione di beni strettamente connessi o interdipendenti per ciò che riguarda la loro progettazione, tecnologia e funzione o la loro destinazione o utilizzazione finale.

Quando il risultato di un lavoro su ordinazione può essere stimato con attendibilità, i ricavi e i costi di commessa riferibili al lavoro su ordinazione devono essere rilevati rispettivamente come ricavo e costo in relazione allo stato di avanzamento dell'attività di commessa alla data di chiusura dell'esercizio.

Una perdita attesa su un lavoro su ordinazione deve essere immediatamente rilevata come costo. La rilevazione dei ricavi e dei costi con riferimento allo stato di avanzamento di una commessa è definito metodo della percentuale di completamento. Secondo questo metodo, i ricavi di commessa sono associati ai costi di commessa sostenuti per giungere allo stato di avanzamento, imputando al prospetto di conto economico complessivo i ricavi, i costi e i margini che possono essere attribuiti alla parte di lavoro completato.

Quando è probabile che i costi totali di commessa eccederanno i ricavi totali di commessa, la perdita attesa deve essere immediatamente rilevata come costo.

#### **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale-finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*, che normalmente coincide con il valore nominale, e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.



LAZIO - AUTOSTRADA A91 "ROMA-AEROPORTO DI FIUMICINO"

#### **BENEFICI AI DIPENDENTI**

##### **Benefici a breve termine**

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

##### **Piani a benefici definiti e a contribuzione definita**

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *"projected unit credit method"*.

Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi decreti e regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

## FONDI RISCHI E ONERI

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività. In particolare:

- per i contenziosi "non lavori", l'accantonamento viene iscritto a conto economico con contropartita al "Fondo rischi e oneri per contenziosi";
- per i contenziosi riferiti a strade in concessione e non in proprietà, ossia non di competenza Anas, la Società ha rilevato l'accantonamento a "Fondo rischi per lavori su strade in concessione" con corrispondente contropartita nelle "Altre attività" per la relativa copertura di tale onere. La rilevazione della suddetta Attività (senza impatto sull'utile) deriva dal diritto dell'Anas a ricevere dal Ministero somme per pari importo, sussistendo di fatto una relazione diretta tra rischio di esborso che sarà a carico dello Stato e diritto al risarcimento nei confronti della concessionaria.

La Società ha iscritto in tale voce anche l'accantonamento relativo alle passività probabili del contenzioso lavori su strade in concessione in aderenza allo IAS 37.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività sono soltanto possibili 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 *obbligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obbligation*, 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. Gli input si riferiscono ai costi relativi a interventi di nuove opere e di manutenzione programmata sostenuti dalla Società nel corso del periodo di riferimento, nello specifico sono dati dai SAL (Stato Avanzamento Lavori) e regolari esecuzioni formalizzati nell'esercizio e contabilizzati per competenza indipendente dal loro pagamento. Le stime si riferiscono al valore della produzione non salizzata nel corso dell'esercizio determinato dai Direttori Lavori nonché all'adeguamento prezzi ancora da riconoscere all'impresa appaltatrice. 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 obbligation* e i significativi termini di pagamento adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

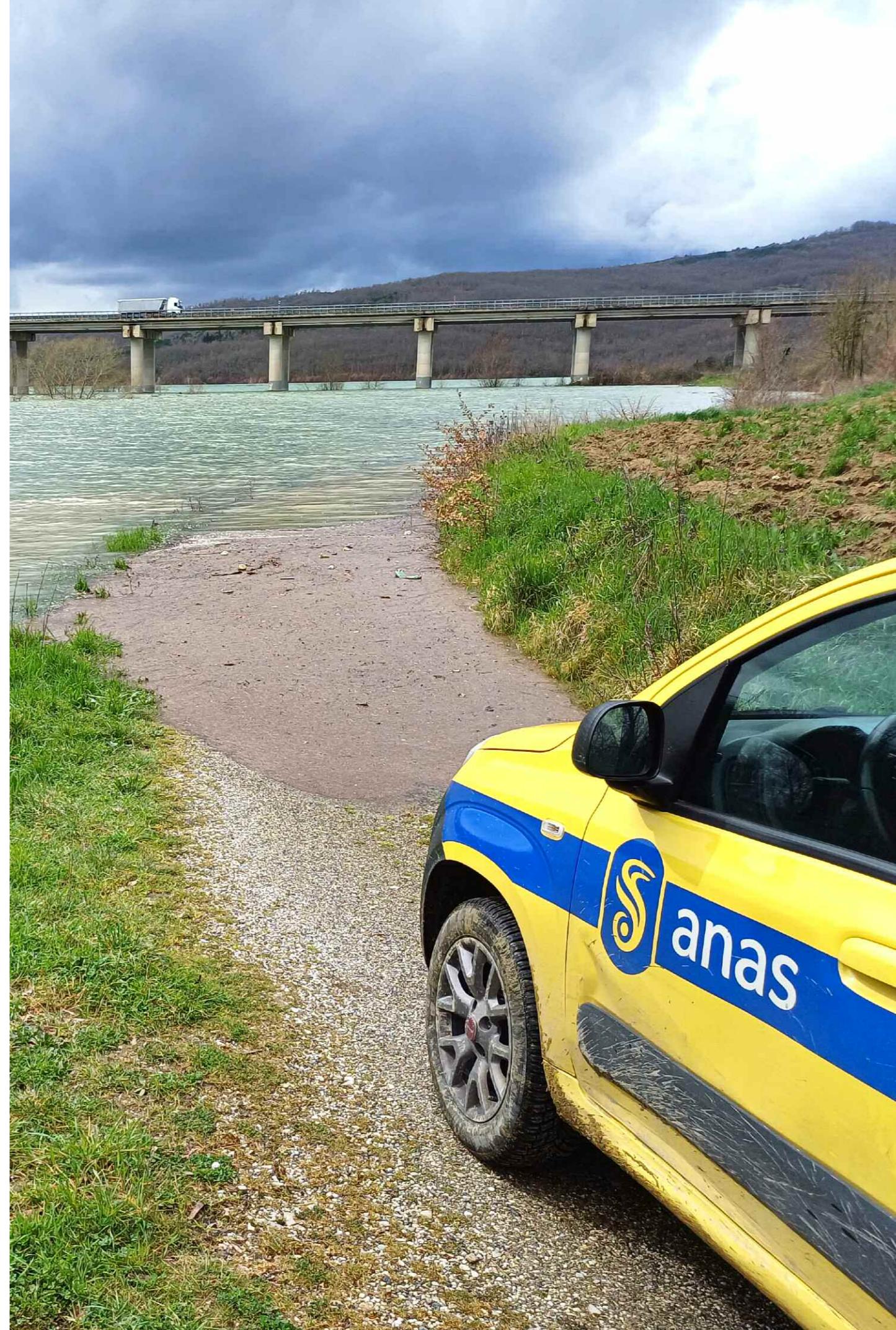
## RICAVI DA SERVIZI DI INFRASTRUTTURA STRADALE E AUTOSTRADALE – CONTRATTO DI PROGRAMMA

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/Stato dell'infrastruttura oggetto del contratto. Il corrispettivo è previsto dal Contratto di Programma. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la *performance obligation* in quanto l'attività di costruzione crea un bene (l'infrastruttura) che non presuppone un uso alternativo a quello per cui è stata pensata e la Società ha il diritto di incassare il corrispettivo per le prestazioni nel corso della realizzazione.

<b>Corrispettivi di Servizio e Concessori</b>	Il Contratto di Programma destina i proventi da integrazione canone annuo art. 19 comma 9 bis L. 102/2009 e canone annuo comma 1020 L. 296/2006 a copertura delle spese di manutenzione ricorrente (pavimentazione stradale, sgombro neve, sfalcio erba e manutenzione verde, segnaletica orizzontale e verticale, barriere di sicurezza, illuminazione gallerie e impianti tecnologici, pulizia piani viabili e pertinenze). La concessionaria è obbligata alla prestazione dei servizi di cui all'Allegato B del CdP.
<b>Canoni per Licenze e Concessioni</b>	Le licenze e concessioni sono rilasciate da Anas nel rispetto delle norme del Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992 n.285) e del relativo Regolamento di attuazione ed esecuzione e sono relative agli attraversamenti, apertura di accessi carrabili o pedonali, l'installazione di sostegni per le linee elettriche. Le concessioni hanno una durata pluriennale definita dal contratto.
<b>Royalties per concessione su Autostrade</b>	L'affidamento in concessione dei servizi offerti nelle aree di servizio è attuato mediante procedure di evidenza pubblica disciplinate dal Codice degli Appalti. La convenzione di servizio è l'atto che regola i rapporti tra Anas e i concessionari definendo il perimetro dei relativi obblighi e diritti, i concessionari sono responsabili dei servizi di distribuzione dei carburanti, bar, ristorazione, market, pulizia, parcheggi, sicurezza, etc. all'interno delle aree. Il corrispettivo è basato su <i>royalties</i> proporzionate ai volumi di vendita.
<b>Trasporti Eccezionali</b>	Anas gestisce le richieste di TE i cui oneri a carico sono definiti dalla Direttiva MIT 4214/RU/2014 e s.m.i., la richiesta può essere singola, multipla o periodica. Anas autorizza il trasporto eccezionale e il corrispettivo è stabilito da appositi prezziari.
<b>Canoni per pubblicità</b>	Anas autorizza l'installazione di cartelli e altri mezzi pubblicitari lungo le strade statali o autostrade gestite direttamente da Anas o all'interno degli impianti di distribuzione carburanti. Il rilascio dell'autorizzazione prevede il pagamento di un canone annuale basato sulle tariffe pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale. I contratti hanno una durata pluriennale.
<b>Altre attività</b>	Valorizzazione patrimonio immobiliare, servizi per la mobilità, telecomunicazioni, vendita beni materiali, attività estere; progetti interni di investimento.



TOSCANA - PONTE SUL LAGO DI MONTEGOGLIO SULLA STRADA STATALE 3BIS "TIBERINA"

### **Presenza di una componente finanziaria significativa**

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata, come nel caso dei trasporti eccezionali, se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

### **CONTRIBUTI PUBBLICI**

I contributi pubblici, in presenza di una Delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

I contributi correlati a componenti di costo sono rilevati come ricavi, ma sono ripartiti sistematicamente tra gli esercizi in modo da essere commisurati al riconoscimento dei costi che intendono compensare. Il contributo correlato a una attività viene riconosciuto come ricavo in quote costanti, lungo la vita utile attesa dell'attività di riferimento.

Laddove la Società riceva un contributo non monetario, l'attività e il relativo contributo sono rilevati al valore nominale e rilasciati nel conto economico, in quote costanti, lungo la vita utile attesa dell'attività di riferimento.

I contributi pubblici sono rilevati a conto economico, con un criterio sistematico, negli esercizi in cui la Società rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

Quando la Società riceve contributi pubblici sotto forma di trasferimenti di attività non monetarie destinate all'utilizzo aziendale, rileva sia il contributo che il bene al *fair value* dell'attività non monetaria alla data del trasferimento.

### **DIVIDENDI**

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della Società viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

### **RICONOSCIMENTO DEI COSTI**

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

### **IMPOSTE SUL REDDITO**

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della Società e in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

### **CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA**

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio.

Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze di cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

### **ATTIVITÀ E PASSIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE**

Le attività e le passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività del prospetto della Situazione patrimoniale-finanziaria. Perché ciò si verifichi, l'attività (o gruppo in dismissione) deve essere disponibile per la dismissione immediata nella sua condizione attuale, soggetta a condizioni che sono d'uso e consuetudine per la dismissione di tali attività (o gruppi in dismissione) e la dismissione deve essere altamente probabile entro un anno. Se tali criteri vengono soddisfatti dopo la data di chiusura dell'esercizio, l'attività non corrente (o gruppo in dismissione) non viene classificata come posseduta per la dismissione.

I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (*Discontinued Operation*) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita e:

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

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

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

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



## PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMANAZIONE

### **Principi contabili, emendamenti e interpretazioni di prima adozione**

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2024.

*Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback* - Il 22 settembre 2022 lo IASB ha emesso Lease Liability in a Sale and Leaseback (Amendments to IFRS 16) con l'obiettivo di chiarire le modalità di valutazione e contabilizzazione delle operazioni di sale and leaseback per il venditore-locatario che soddisfano i requisiti dell'IFRS 15. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti sulla presente Informativa finanziaria.

*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-Current* - Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine. Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 2024. Successivamente, il 31 ottobre 2022 lo IASB ha pubblicato un ulteriore emendamento Non-current Liabilities with Covenants (Amendments to IAS 1) per chiarire come le condizioni che un'entità deve rispettare entro dodici mesi dalla data di bilancio influenzano la classificazione di una passività. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti sulla presente Informativa finanziaria.

*Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements* - Il 25 maggio 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 7 che ha l'obiettivo di aggiungere requisiti di informativa e indicazioni all'interno degli obblighi di informativa esistenti, richiedendo alle entità di fornire informazioni qualitative e quantitative sugli accordi di finanziamento dei fornitori. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti sulla presente Informativa finanziaria.

## PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI OMologati DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA MA NON ANCORA APPLICATI

*Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability* - Il 15 agosto 2023 è stato pubblicato dallo IASB l'emendamento allo IAS 21 con l'obiettivo di specificare quando una valuta è scambiabile in un'altra valuta, come determinare il tasso di cambio quando una valuta non è scambiabile in un'altra valuta e in quest'ultimo caso le informazioni da fornire. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2025 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

## PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMologati DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA

Per quegli emendamenti, principi e interpretazioni di nuova emissione che non hanno completato l'iter per l'omologazione da parte dell'UE, ma che trattano di fattispecie presenti attualmente o potenzialmente nel Gruppo FS, è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sui bilanci, tenendo in considerazione la decorrenza della loro efficacia. In particolare, tra questi, si segnalano:

*Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments* – Nel mese di maggio 2024 lo IASB ha pubblicato le Modifiche alla classificazione e valutazione degli strumenti finanziari che hanno modificato l'IFRS 9 Strumenti finanziari e l'IFRS 7 Strumenti finanziari: informazioni integrative. Nel dettaglio lo IASB ha modificato le disposizioni relative a: (i) liquidazione di passività finanziarie mediante un sistema di pagamento elettronico; (ii) valutare le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa delle attività finanziarie, comprese quelle con caratteristiche legate ai fattori ambientali, sociali e di governance (ESG); (iii) informativa relativa agli investimenti in strumenti rappresentativi di capitale designati al *fair value* rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo e (iv) informativa aggiuntiva per gli strumenti finanziari con caratteristiche contingenti che non sono direttamente correlate ai rischi e ai costi di base del prestito. Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2026 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

*IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements* – Nel mese di aprile 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio contabile, che sostituirà lo IAS 1 Presentazione del bilancio, per migliorare la rendicontazione dei risultati finanziari. L'IFRS 18 Presentazione e informativa in bilancio migliorerà la qualità dell'informativa finanziaria attraverso requisiti in materia di: (i) subtotali definiti nel conto economico; (ii) informativa sulle misure di performance definite dalla direzione; e (iii) aggiunta di nuovi principi per l'aggregazione e la disaggregazione delle informazioni. L'IFRS 18 entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

*IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures* - Il 9 maggio 2024 lo IASB ha emesso un nuovo principio contabile, l'IFRS 19 Controllate senza responsabilità pubblica: informazioni integrative, che consente di semplificare i sistemi e i processi di reporting per le società, riducendo i costi di redazione dei bilanci delle controllate ammissibili, pur mantenendo l'utilità di tali bilanci per i loro utilizzatori. L'IFRS 19 entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027 ed è in corso la valutazione degli eventuali impatti che la loro applicazione potrebbe determinare sul bilancio.

## USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del bilancio di esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze.

I risultati finali delle poste di bilancio, per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette

stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime, fra cui l'invasione russa dell'Ucraina, la situazione macroeconomica e la crisi energetica, l'esacerbarsi della crisi in Medio Oriente e gli eventuali impatti derivanti dal cambiamento climatico, 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 corrente sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

Pertanto, i risultati che si consuntiveranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione delle stime stesse.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

In particolare, tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione:

- della vita utile delle attività e dei corrispondenti ammortamenti;
- del test di *impairment* delle attività relative al Capitale Investito Netto Regolatorio;
- 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 finanziarie e non;
- dell'avanzamento lavori utilizzato per la determinazione di costi e ricavi e di attività e passività da contratto;
- della previsione di recupero delle attività finanziarie classificate nello *stage 3*;
- delle imposte anticipate e differite nonché della recuperabilità delle prime in base alle previsioni di redditi imponibili futuri.

Tali stime, inoltre, sono utilizzate per l'analisi di recuperabilità del Capitale Investito Netto Regolatorio e in particolare del valore della concessione derivante dall'apporto effettuato dal socio con riferimento al Contratto di Programma 2016/2020 (CdP). La concessione è stata inquadrata, in sede di conversione ai principi contabili IAS/IFRS, come un apporto in natura da parte del socio e pertanto riconosciuto al *fair value* anche in base a una perizia estimativa predisposta da un terzo indipendente.

Per maggiori dettagli in merito all'applicazione di tali stime si rimanda agli specifici paragrafi della presente nota illustrativa.

## 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.


**ABRUZZO - STRADA STATALE 80 "DEL GRAN SASSO D'ITALIA"**
**4. RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

*Valori in migliaia di euro*

Denominazione	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione	3.335.120	2.905.755	429.365
<i>di cui: Opere Principali</i>	<b>2.583.446</b>	<b>2.242.784</b>	<b>340.663</b>
<i>Progettazione</i>	95.012	93.363	1.649
<i>Opere Complementari</i>	483.791	372.942	110.849
<i>Altro</i>	172.870	196.666	(23.796)
Corrispettivi di Servizio e Concessori	784.069	771.981	12.087
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	0	121.988	(121.988)
Contributi	40.610	9.580	31.030
Altri ricavi da contratto con i clienti	22.574	28.601	(6.026)
<b>Totale</b>	<b>4.182.372</b>	<b>3.837.905</b>	<b>344.468</b>

La voce maggiormente significativa è pari 3.335.120 mila euro e rappresenta la quota di costi di costruzione sostenuti sulla rete stradale e autostradale in gestione ad Anas nell'esercizio 2024, di cui 229.335 mila euro imputabili alla revisione prezzi. La variazione netta in incremento, pari a 429.365 mila euro, è riferibile all'effetto combinato: (i) dell'incremento della produzione lavori per complessivi 487.585 mila euro (ii) dell'incremento delle attualizzazioni per 24.866 mila euro, e (iii) dell'aggiornamento del fondo rischi lavori per 83.087 mila euro a seguito della favorevole conclusione di alcune cause nonché alla variazione di stima o di rischio operata su cause già precedentemente notificate.

La voce accoglie, anche, i ricavi per servizi di costruzione, relativi all'ex Fondo Centrale di Garanzia a copertura dei costi lavori contabilizzati nell'esercizio (8.682 mila euro).

Di seguito il dettaglio delle voci Corrispettivi di servizio e concessionari, Contributi e altri ricavi da contratto con i clienti:

*Valori in migliaia di euro*

Denominazione	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Canone di Concessione L. 296/06, comma 1020	32.927	31.755	1.172
Integrazione Canone annuo art. 19 c. 9 bis L. 102/09	699.025	683.997	15.028
Royalties per Concessioni su autostrade	23.896	28.708	(4.812)
Canoni per licenze e Concessioni su strada statale	28.220	27.521	699
<b>Totale corrispettivi di Servizio e Concessori</b>	<b>784.069</b>	<b>771.981</b>	<b>12.087</b>
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	0	121.988	(121.988)
Contributo DL 24/2020 c.d. Rilancio	(136)	1.954	(2.089)
Contributo DL 73/2021 c.d. Sostegni-bis	0	(606)	606
Contributo DL 4/2022 c.d. Sostegni-ter	2.824	1.146	1.679
Contributo DL 179/2022	0	180	(180)
Contributo DL 10/2024 Cortina	30.340	0	30.340
Contributo MIMS Rincaro Prezzi	7.580	6.907	673
<b>Totale Contributi</b>	<b>40.610</b>	<b>9.580</b>	<b>31.030</b>
Proventi per trasporti eccezionali	12.538	12.228	311
Proventi per canoni di pubblicità su strada statale	6.902	6.055	847
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	3.060	10.159	(7.099)
Altri	74	159	(85)
<b>Totale altri ricavi da contratto con i clienti</b>	<b>22.574</b>	<b>28.601</b>	<b>(6.026)</b>
<b>Totale</b>	<b>847.253</b>	<b>932.150</b>	<b>(84.897)</b>

La voce "Corrispettivi di servizio e concessionari" pari a 784.069 mila euro è relativa a:

- Canone di concessione L. 296/2006, comma 1020, per 32.927 mila euro, che rappresenta la stima dei ricavi spettanti ad Anas per l'esercizio 2024, 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 699.025 mila euro, che accoglie, a partire dal 5 agosto 2009, l'integrazione del canone annuo corrisposto direttamente ad Anas S.p.A. (comma 1020 L. 296/2006) come richiamato nell'art. 19 comma 9 bis della legge 102/2009;
- Royalties per concessioni lungo la rete stradale, per 23.896 mila euro, in decremento rispetto all'esercizio 2023 per effetto dei mancati ricavi connessi alle tratte autostradali A24 A25 in gestione temporanea ad Anas fino al 31 dicembre 2023;
- Canoni per licenze e concessioni sulle strade in gestione, per 28.220 mila euro, che accoglie i ricavi derivanti dalle licenze e concessioni per gli accessi alle strade di competenza Anas.

La voce "Corrispettivi da pedaggio A24 A25" rileva una riduzione di 121.988 a seguito della conclusione, il 31 dicembre 2023, della gestione temporanea delle autostrade A24 A25 e risulta conseguentemente pari a zero al 31 dicembre 2024.

La voce "Contributi", pari a 40.610 mila euro, si riferisce prevalentemente:

- per negativi 136 mila euro relativi ai contributi previsti dall'art. 214 del D.L. 24 del 2020 (cd "D.L. Rilancio"), a compensazione dei minori incassi registrati nel 2020 e derivanti da integrazione canone annuo e comma 1020, di cui (i) 1.562 mila euro per la quota di reversal dell'attualizzazione di competenza dell'esercizio e (ii) negativi 1.698 mila euro a fronte dell'attualizzazione della quota pari a 7.270 mila euro da incassare in accordo al Decreto Direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.144 del 20 febbraio 2024 contenente l'impegno in conto competenza dell'esercizio finanziario 2032;
- per 2.824 mila euro relativi ai contributi previsti dall'art. 25 bis del D.L. Sostegni Ter, 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" di cui: (i) 1.165 mila euro per la quota di reversal dell'attualizzazione di competenza dell'esercizio e (ii) 1.659 mila euro adeguamento dei suddetti contributi, a seguito della puntuale definizione dei costi sostenuti per le relative attività;
- per 30.340 mila euro (al netto dell'attualizzazione pari a 9.981 mila euro) al contributo previsto dall'art. 4, punto 3 del decreto legge n. 10 del 5 febbraio 2024, che verrà erogato ad Anas, a partire dal 2032, a copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, anche volti a garantire l'accessibilità complessiva dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026;
- per 7.580 mila euro alla quota di contributo riconosciuto dal MIT per la manutenzione ricorrente a fronte del rincaro dei prezzi.

La voce "Altri ricavi da contratto con i clienti", pari a 22.574 mila euro in decremento rispetto all'esercizio precedente per 6.026 mila euro, accoglie principalmente ricavi per trasporti eccezionali pari a 12.538

mila euro, per canoni di pubblicità su strade statali pari a 6.902 mila euro e per lavori in corso su ordinazione per 3.060 mila euro.

Come previsto dall'IFRS 15 si fornisce la disaggregazione dei ricavi derivanti da contratti con i clienti e con lo Stato in categorie:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	Attività Infrastruttura	
	31.12.2024	31.12.2023
<b><i>Mercato geografico</i></b>		
Nazionale	4.138.292	3.824.745
UE	908	1.194
Extra UE	2.563	2.386
<b>Totale ricavi da contratti con i clienti</b>	<b>4.141.763</b>	<b>3.828.325</b>
<b><i>Linee di prodotti/Tipologia di clienti</i></b>		
Ricavi per servizi di costruzione	3.335.120	2.905.755
Canone di Concessione annuo L. 296/06	32.927	31.755
Integrazione canone annuo art. 19 c. 9	699.025	683.997
Royalties per Concessione su autostrade	23.896	28.708
Trasporti eccezionali	12.538	12.228
Pubblicità	6.902	6.055
Commesse estere	2.519	1.844
Canoni di licenze e Concessioni	28.824	27.521
Corrispettivi da Pedaggio A24 A25	0	121.988
Altri ricavi	11	8.473
<b>Totale Ricavi da contratti con i clienti</b>	<b>4.141.763</b>	<b>3.828.325</b>
<b><i>Tempistica per la rilevazione dei ricavi</i></b>		
Servizi trasferiti in un determinato momento	12.538	134.216
Servizi trasferiti nel corso del tempo	4.129.224	3.694.109
<b>Totale Ricavi da contratti con i clienti</b>	<b>4.141.763</b>	<b>3.828.325</b>
<b>Totale Altri ricavi vendite e prestazioni</b>	<b>40.610</b>	<b>9.580</b>
<b>Totale Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>4.182.372</b>	<b>3.837.905</b>

Come previsto dall'IFRS 15 si specifica che la Società non ha sostenuto costi di ottenimento o di esecuzione del contratto con il cliente/Stato.

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti/Stato:

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Crediti per contratti con i clienti inclusi nei "Crediti commerciali non correnti/correnti"	75.890	130.018	(54.128)
Fatture da emettere	60.075	98.557	(38.482)
Crediti per contratti classificati nei "Diritti concessionari correnti/non correnti"	3.400.625	3.544.535	(143.910)
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione	184.293	204.829	(20.535)
Passività da contratto classificate negli "Acconti per opere da realizzare corr/non corr"	(1.817.943)	(1.782.224)	(35.719)
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione	(107.879)	(82.582)	(25.296)

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della Società al corrispettivo per il lavoro completato ma non ancora fatturato alla data di chiusura dell'esercizio con riferimento ai contratti con i clienti, con lo Stato e con gli enti locali. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato. Le passività derivanti da contratti con i clienti sono rappresentate principalmente da anticipi ricevuti per i suddetti contratti.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio 2024:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	Attività da contratto	Passività da contratto
<b>Saldo al 31.12.2023</b>	204.829	(82.582)
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"	0	3.037
Incrementi delle passività da contratto, al netto degli importi rilevati tra i ricavi nel corso dell'esercizio	0	(56.283)
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	210.059	0
Altre variazioni	(230.594)	27.951
<b>Saldo al 31.12.2024</b>	<b>184.293</b>	<b>(107.879)</b>

## 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.

	<i>Valori in migliaia di euro</i>					
	2025	2026	2027	2028	2029-2034	Totale
Nuove Opere e Manutenzioni Straordinarie	3.089.054	3.781.770	4.128.125	4.508.450	26.681.147	42.188.546
Manutenzione Ordinaria Esterna Anas	278.997	269.120	266.532	266.635	1.681.596	2.762.880

Si specifica che i ricavi sopra riportati sono determinati tenendo conto degli impegni sottoscritti con il Contratto di Programma 2021-2025 e distribuiti annualmente sulla base delle informazioni prospettiche disponibili alla data.

Al 31 dicembre 2024, gli importi riguardano i costi che la Società prevede di sostenere a fronte di nuove opere e manutenzioni straordinarie, tali importi saranno rilevati come ricavi per servizi di costruzione.

## 5. ALTRI RICAVI

Gli Altri ricavi, pari a 40.709 mila euro, sono rappresentati da componenti economiche non direttamente afferenti all'attività caratteristica della Società, ma accessorie alla stessa. Si compongono come di seguito illustrato:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>		
Denominazione	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Locazioni beni strumentali e pertinenze SS e AS	1.918	1.503	414
Penali attive	6.036	6.440	(403)
Rimborsi assicurativi	10.679	9.456	1.224
Proventi diversi	22.075	51.827	(29.752)
<b>Totale</b>	<b>40.709</b>	<b>69.225</b>	<b>(28.516)</b>

Le principali variazioni dell'esercizio sono imputabili principalmente alla voce "Proventi diversi" che presenta un decremento derivante dal mancato verificarsi di eventi non ricorrenti, registrati nell'esercizio precedente (principalmente proventi per crediti società energivore e rettifiche di alcune partite fornitori, prescritte e non più dovute, relative a esercizi precedenti e quantificate a seguito di una puntuale attività di ricognizione dei fornitori).

## 6. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI

La voce è così dettagliata:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>		
Denominazione	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Materie prime di consumo	7.195	6.688	507
Carbolubrificanti e combustibili	6.299	8.052	(1.754)
<b>Totale</b>	<b>13.494</b>	<b>14.741</b>	<b>(1.246)</b>

La voce in esame accoglie i costi sostenuti per l'acquisto di carbolubrificanti e combustibili, nonché i costi sostenuti per l'acquisto di materie prime e di consumo e registra un lieve decremento per le spese dei carbolubrificanti e combustibili.

## 7. COSTI PER SERVIZI

La voce, pari a 3.514.358 mila euro, è così dettagliata:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>		
Denominazione	31.12.2024	31.12.2023*	Variazione
<b>Servizi propri</b>			
Manutenzione ordinaria su beni propri e di terzi	15.440	16.576	(1.137)
Servizi di pulizia e di vigilanza	3.210	3.052	158
Servizi immobiliari e utenze	16.281	12.287	3.994
Assicurazioni	19.500	16.064	3.436
Consulenze tecniche e rimborsi spese	126	186	(60)
Altre spese	35.126	104.598	(69.473)
Godimento di Beni di Terzi	2.314	1.946	367
<b>Servizi di gestione – infrastruttura stradale</b>			
Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas	264.568	327.813	(63.245)
Lavori per opere sulla rete regionale	203.748	110.282	93.466
Accantonamenti / (Rilascio) Fondo Rischi Contenzioso	31.198	(6.707)	37.906
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	2.922.849	2.649.442	273.407
<b>Totale</b>	<b>3.514.358</b>	<b>3.235.539</b>	<b>278.818</b>

\* Alcuni importi sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione

La voce maggiormente significativa è rappresentata dai "Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale" che è pari a 2.922.849 mila euro (di cui 8.682 mila euro per lavori di competenza dell'ex FCG) e che registra un incremento di 273.407 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato di:

- minori oneri su contenzioso per 83.058 mila euro, dovuti alle minori onerosità potenziali, rispetto

all'esercizio 2023, derivanti dall'aggiornamento della stima del contenzioso lavori; tale posta trova la corrispondente contropartita a copertura nella voce "Ricavi per servizi di costruzione";

- maggiori lavori di manutenzione straordinaria e nuove opere effettuati nell'esercizio precedente su strade in gestione, pari a 333.915 mila euro;
- maggior oneri, per 22.551, derivanti dall'attualizzazione di diritti concessionari e acconti.

La voce "Manutenzione ordinaria sulla rete stradale e autostradale Anas", che presenta un saldo di 264.568 mila euro, comprende i costi sostenuti per mantenere le infrastrutture stradali e autostradali nella loro normale funzionalità e attengono a manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, interventi di sicurezza e pulizia, manutenzione della pavimentazione, sgombero neve, appaltati all'esterno. La variazione in diminuzione dell'esercizio è prevalentemente imputabile alla quota di costi di manutenzione ordinaria che la Società aveva sostenuto nel precedente esercizio con riferimento alla gestione delle tratte autostradali A24 e A25.

La voce "Accantonamento/(Rilascio) Fondo rischi per Contenzioso" è in aumento di 37.906 mila euro, a seguito della variazione di stima rispetto agli accantonamenti effettuati nell'esercizio 2023 e all'evoluzione dei contenziosi ancora in essere.

La voce "Lavori per opere sulla rete regionale" presenta un incremento di 93.466 mila euro scaturito da maggiori costi sostenuti nell'esercizio per interventi sulla rete regionale come da convenzioni stipulate con gli enti locali.

La voce "Altre spese" ammonta a 35.126 mila euro e presenta un decremento di 69.473 mila euro rispetto all'esercizio precedente, principalmente imputabile: (a) al decremento dei costi relativi a prestazioni di servizio per 7.910 mila euro e (b) al decremento dei costi sostenuti per servizi afferenti alla gestione temporanea delle autostrade A24 e A25 per 51.918 mila euro.

La voce "Costi per godimento di beni di terzi" ammonta a 2.314 mila euro e accoglie anche i costi relativi ai leasing di breve termine (inferiori ai 12 mesi), i leasing di modesto valore (inferiori o pari a 10.000 euro), nonché i costi relativi ai pagamenti variabili non inclusi nella valutazione delle passività del leasing. La variazione in incremento di 367 mila euro deriva principalmente dall'effetto combinato di: (i) incremento dei canoni e spese beni immobili per 483 mila euro e dei costi per noleggio di macchinari e attrezzature per 187 mila euro, (ii) decremento dei noleggi di autovetture di servizio e automezzi per 304 mila euro.

## 8. COSTO DEL PERSONALE

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

Denominazione	31.12.2024	31.12.2023	Variazione	Valori in migliaia di euro
<b>Personale a ruolo</b>				
Salari e stipendi	387.860	353.569	34.291	
Oneri sociali	123.622	110.788	12.834	
Altri costi personale a ruolo	12.299	9.643	2.656	
TFR dirigenti	1.689	1.789	(100)	
TFR quadri e impiegati	22.539	19.969	2.570	
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>				
Salari e stipendi	27	52	(26)	
<b>Altri costi</b>				
Altri costi del personale	300	(381)	681	
<b>Totale</b>	<b>548.336</b>	<b>495.430</b>	<b>52.906</b>	

Nel corso dell'esercizio 2024, la voce registra complessivamente un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 52.906 mila euro (di cui salari e stipendi per 34.291 mila euro e oneri sociali per 12.834 mila euro), da attribuire prevalentemente all'aumento della forza media impiegata nell'anno e in misura minore all'impatto della seconda tranne del rinnovo contrattuale del CCNL dipendenti del Gruppo Anas 2022-2024, per la totalità dell'anno e della terza tranne da settembre a dicembre 2024.

Si evidenzia che, nel periodo gennaio-dicembre 2024, la forza media del personale a ruolo a costo registra un aumento del 9,1% rispetto allo stesso periodo del 2023. In particolare, la forza media si incrementa di 642 unità.

La voce "Altri costi del personale", invece, subisce una variazione di 681 mila euro rispetto all'esercizio precedente per l'effetto dell'aggiornamento della stima del contenzioso giuslavoristico che ha richiesto un adeguamento del relativo fondo rischi.

La voce include i costi relativi all'Ex Fondo Centrale di Garanzia, in particolare costi imputati direttamente sul relativo centro di costo riferiti al personale diretto (59 mila euro) e indiretto (26 mila euro).

## 9. ALTRI COSTI OPERATIVI

La voce, pari a 20.773 mila euro, è di seguito dettagliata:

Denominazione	31.12.2024	31.12.2023	Variazione	Valori in migliaia di euro
Altre imposte e tasse	2.699	3.827	(1.128)	
Imposte e tasse	8.528	8.757	(229)	
Perdite su crediti	148	175	(27)	
Minusvalenze	827	4	823	
Riattribuzione risultato di gestione Ex FCG	6.397	4.214	2.182	
Altro	2.174	8.523	(6.349)	
<b>Totale</b>	<b>20.773</b>	<b>25.500</b>	<b>(4.727)</b>	

La voce registra una variazione netta in decremento per 4.727 mila euro dovuta principalmente all'effetto combinato: (i) della maggiore "Riattribuzione del risultato di gestione del Fondo Centrale di Garanzia" per 2.182 mila euro, e (ii) dal decremento, per 6.349 mila euro, delle altre nature di costo riferibile a eventi straordinari dello scorso esercizio.

#### 10. AMMORTAMENTI

La voce è di seguito dettagliata:

Denominazione	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	129.613	131.925	(2.312)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	37.363	38.593	(1.230)
<b>Totale</b>	<b>166.976</b>	<b>170.519</b>	<b>(3.542)</b>

La voce, pari a 166.976 mila euro, include l'ammortamento di competenza dell'esercizio, delle immobilizzazioni immateriali, pari a 129.613 mila euro, riferibile per 99.375 mila euro alla "concessione", il cui ammortamento è a quote costanti in 16 anni in base all'attuale durata della convenzione di concessione (anno 2032), e l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali, pari a 37.363 mila euro, in lieve decremento rispetto al precedente esercizio.

#### 11. SVALUTAZIONI E PERDITE (RIPRESE) DI VALORE

La voce al 31 dicembre 2024 ammonta a 4.409 mila euro ed è prevalentemente imputabile all'accantonamento del Fondo IFRS 9 per le principali voci dell'attivo circolante:

- crediti commerciali per 4.569 mila euro, a seguito dell'aggiornamento del fondo a copertura dei crediti scaduti verso clienti terzi;
- diritti finanziari concessori per 2.134 mila euro, imputabile all'aggiornamento delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali;

al netto del rilascio per 1.090 mila euro del fondo a copertura dei crediti infragruppo e per 1.142 mila euro del fondo relativo alle altre attività.

Denominazione	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Svalutaz. dei crediti compresi nell'attivo circolante	4.398	8.090	(3.692)
Svalutazione disponibilità liquide	11	136	(125)
Altre Svalutazioni delle Immobilizzazioni	0	3.707	(3.707)
<b>Totale</b>	<b>4.409</b>	<b>11.933</b>	<b>(7.524)</b>

#### 12. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI

I proventi da partecipazioni, pari a 6.193 mila euro (3.029 mila euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono ai dividendi 2023 della società collegata Traforo del Monte Bianco dopo l'approvazione del bilancio. La voce ha subito un incremento di 3.165 mila euro rispetto all'esercizio precedente per il riconoscimento una tantum di un privilegio sulla distribuzione di dividendi a valere sugli utili 2023, a seguito dell'accordo transattivo raggiunto nei primi mesi dell'anno 2024.

#### 13. ALTRI PROVENTI FINANZIARI

Il dettaglio degli altri proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Denominazione	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Interessi attivi su c/c bancari e postali	4.248	1.661	2.587
Proventi finanziari diversi	3.916	16.359	(12.444)
Utili su cambi	617	659	(42)
<b>Totale</b>	<b>8.780</b>	<b>18.679</b>	<b>(9.899)</b>

La voce presenta un saldo di 8.780 mila euro, la variazione in diminuzione pari a 9.899 mila euro è principalmente imputabile all'effetto combinato: (i) della riduzione dei proventi finanziari diversi, per 12.444 mila euro, riconducibile, all'evento non ricorrente rilevato nell'esercizio 2023, relativo al reversal delle attualizzazioni operate sull'attività finanziaria verso la società Strada dei Parchi, effettuata a seguito dell'applicazione della norma che aveva revocato la concessione della gestione delle autostrade A24 A25 alla società Strada dei Parchi, (ii) all'aumento degli interessi maturati sui conti correnti bancari e postali nell'esercizio 2024.

#### 14. ONERI SU PARTECIPAZIONI

La voce presenta un saldo pari a 10 mila euro (69.285 mila euro al 31 dicembre 2023). Il significativo decremento è riconducibile alla svalutazione della partecipazione detenuta nella società Stretto di Messina rilevata nell'esercizio precedente.

#### 15. ALTRI ONERI FINANZIARI

Il dettaglio degli altri oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

Denominazione	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2024	31.12.2023*	Variazione
Interessi passivi su c/c bancari e postali	33.356	41.135	(7.779)
Altri interessi e oneri finanziari	26.703	25.592	1.110
Interessi passivi da leasing	1.601	564	1.037
Perdite su cambi	13	1.296	(1.283)
Svalutazione altre attività finanziarie	67	72	(5)
<b>Totale</b>	<b>61.740</b>	<b>68.659</b>	<b>(6.919)</b>

\* Alcuni importi sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione

La voce presenta un saldo di 61.740 mila euro e registra un decremento netto, rispetto all'esercizio 2023, di 6.919 mila euro riferibile principalmente alla riduzione degli interessi passivi su c/c bancari e postali per 7.779 mila euro a fronte della gestione finanziaria dell'esercizio e del decremento dei tassi d'interesse rilevato nel 2024.

#### 16. IMPOSTE SUL REDDITO

L'adozione del regime di consolidato consente ad Anas di compensare, ai fini IRES, la propria perdita fiscale con gli imponibili positivi/negativi trasferiti al consolidato dalle consolidate Quadrilatero Marche

Umbria S.p.A. e Anas International S.p.A. in liquidazione.

Al 31 dicembre 2024 Anas ha stimato una perdita fiscale ai fini IRES pari a 3.330.409 mila euro e un valore della produzione IRAP negativo, pertanto, non sono state contabilizzate imposte correnti, in linea con gli esercizi precedenti.

La voce positiva "Imposte sul reddito", pari a 32 mila euro, è composta dal provento da consolidamento fiscale di QMU S.p.A. mentre AIE S.p.A. in liquidazione ha registrato una perdita fiscale. Rispetto al precedente esercizio tale voce registra un incremento pari a 10 mila euro totalmente ascrivibile al provento di consolidamento di QMU S.p.A.

Il consolidato del Gruppo Anas chiude costantemente in perdita per effetto dell'applicazione in capo alla consolidante del regime di favore di cui alla Legge Speciale (art. 1, comma 1026 della legge n. 296 del 2006 che rinvia all'art. 1, commi 86 e 87, della legge n. 266 del 2005). Detta norma, che stabilisce l'irrilevanza fiscale dei contributi in conto impianti e la deducibilità degli ammortamenti, consente ad Anas di chiudere costantemente in perdita fiscale con conseguente trasferimento della medesima al regime di tassazione di gruppo. Tale regime di favore ha mantenuto la sua validità anche dopo il passaggio ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, come precisato dall'Agenzia delle Entrate nella risposta a interpello n. 956-1562/2018 presentato da Anas il 31 ottobre 2018.

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>		
	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>
Proventi da adesione al consolidato fiscale	(32)	(42)	10
<b>Totale</b>	<b>(32)</b>	<b>(42)</b>	<b>10</b>

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.

<i>Valori in migliaia di euro</i>	<i>Società</i>	<i>Imposta</i>	<i>Importo</i>
	QMU	IRES	32
<b>Totale provento da consolidamento</b>		<b>-</b>	<b>32</b>
<b>Rettifiche provento da consolidamento anni precedenti</b>		<b>IRES</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE PROVENTO POST RETTIFICHE</b>		<b>-</b>	<b>32</b>
Rilascio Fondo Rischi		-	-
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>		<b>-</b>	<b>32</b>



Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES nei due esercizi a confronto:

	Valori in migliaia di euro			
	31.12.2024		31.12.2023	
	€	%	€	%
Utile dell'esercizio	(92.011)	-	(162.726)	-
Totale imposta sul reddito	32	-	42	-
Utile ante imposte	(92.042)	-	(162.767)	-
<b>Imposte teoriche IRES (aliquota fiscale nazionale)</b>	-	24%	(39.064)	24%
<b>Minori imposte</b>				
Rigiro deduzioni manutenzioni ex art. 107 TUIR	195.535	-	192.998	-
Proventi da consolidato fiscale	32	-	42	-
Dividendi da partecipazioni	5.884	-	2.877	-
Altre variazioni in diminuzione	6.087.387	-	5.551.362	-
<b>Totale</b>	<b>6.288.837</b>		<b>5.747.278</b>	
<b>Maggiori imposte</b>				
Accantonamento ai fondi	56.408	-	76.030	-
Svalutazione partecipazioni	5	-	69.285	-
Spese manutenzione ex art. 107 TUIR	190.839	-	245.917	-
Ammortamenti	989	-	2.410	-
Imposte indeducibili	1.714	-	1.977	-
Altre variazioni in aumento	2.800.484	-	2.528.983	-
<b>Totale</b>	<b>3.050.439</b>		<b>2.924.601</b>	
<b>Totale imponibile IRES</b>	<b>(3.330.409)</b>		<b>(2.985.401)</b>	
<b>Totale imposte correnti sul reddito (IRES)</b>	-	-	-	-
IRAP	-	-	-	-
Imposte estere	-	-	-	-
Differenza su stima imposte anni precedenti	-	-	-	-
<b>Totale fiscalità differita</b>	-	-	-	-
Proventi da consolidato fiscale	32	-	42	-
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>32</b>		<b>42</b>	

## 17. IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso dell'esercizio 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	345.922	67.549	89.074	53.716	174.926	3.577	734.764
F.do amm.to	(157.596)	-	(32.413)	(37.563)	(146.913)	-	(374.485)
<b>Consistenza al 01.01.2023</b>	<b>188.326</b>	<b>67.549</b>	<b>56.661</b>	<b>16.153</b>	<b>28.013</b>	<b>3.577</b>	<b>360.279</b>
Investimenti	36.249	-	2.151	3.300	3.471	968	46.138
Passaggi in esercizio	9	-	-	-	3.046	(3.016)	39
Ammortamenti	(18.933)	-	(3.973)	(3.663)	(12.024)	-	(38.593)
Perdite di valore	-	-	-	-	(3.041)	-	(3.041)
Alienazioni e dismissioni							
Costo storico	-	-	(0)	(154)	(612)	-	(766)
Alienazioni e dismissioni							
Fondo	-	-	-	154	636	-	790
Riclassifiche Costo storico	(4.169)	-	3	-	(172)	-	(4.339)
Riclassifiche Fondo	4.915	-	1	-	172	-	5.088
<b>Totale variazioni</b>	<b>18.070</b>		<b>(1.818)</b>	<b>(362)</b>	<b>(8.525)</b>		<b>5.316</b>
Costo storico	378.010	67.549	91.228	56.861	177.617	1.529	772.795
F.do amm.to	(171.614)	-	(36.385)	(41.072)	(158.129)	-	(407.200)
<b>Consistenza al 01.01.2024</b>	<b>206.395</b>	<b>67.549</b>	<b>54.843</b>	<b>15.790</b>	<b>19.488</b>	<b>1.529</b>	<b>365.594</b>
Investimenti	7.255	-	1.098	6.091	5.167	1.585	21.196
Passaggi in esercizio	(9)	-	-	-	117	(108)	-
Ammortamenti	(20.543)	-	(4.000)	(4.194)	(8.626)	-	(37.363)
Alienazioni e dismissioni							
Costo storico	-	-	-	(58)	(966)	-	(1.024)
Alienazioni e dismissioni							
Fondo	-	-	-	58	915	-	973
Riclassifiche Costo storico	(1.967)	-	(49)	-	(866)	-	(2.882)
Riclassifiche Fondo	2.049	-	50	-	862	-	2.961
<b>Totale variazioni</b>	<b>(13.216)</b>		<b>(2.902)</b>	<b>1.896</b>	<b>(3.397)</b>	<b>1.477</b>	<b>(16.140)</b>
Costo storico	383.288	67.549	92.276	62.894	181.070	3.007	790.085
F.do amm.to	(190.108)	-	(40.335)	(45.209)	(164.978)	-	(440.630)
<b>Consistenza al 31.12.2024</b>	<b>193.180</b>	<b>67.549</b>	<b>51.942</b>	<b>17.685</b>	<b>16.092</b>	<b>3.007</b>	<b>349.454</b>

### Fabbricati

La voce presenta un saldo di 193.180 mila euro, e accoglie il valore degli uffici tecnici e degli immobili di proprietà di Anas per 153.579 mila euro e il valore del diritto d'uso dei fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16 per 39.601 mila euro. Gli investimenti effettuati al 31 dicembre 2024, pari a 7.255 mila euro, riguardano interventi di manutenzione straordinaria su immobili, di cui 614 mila euro relativi ai fabbricati in locazione rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16. Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 20.543 mila euro, di cui 7.383 mila euro relativi ai fabbricati rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

**Terreni**

Il valore dei terreni al 31 dicembre 2024 ammonta a 67.549 mila euro e presenta un saldo in linea con l'esercizio precedente.

**Impianti e macchinari**

La voce presenta un saldo di 51.942 mila euro e si riferisce prevalentemente alla dotazione impiantistica delle Strutture Territoriali. La variazione in diminuzione pari a 2.902 mila euro scaturisce prevalentemente dall'effetto combinato dell'acquisizione di nuovi impianti e macchinari per 1.098 mila euro e dell'ammortamento dell'esercizio pari a 4.000 mila euro.

**Attrezzature industriali e commerciali**

La voce presenta un saldo di 17.685 mila euro e si riferisce ad attrezzature presenti nelle Strutture Territoriali per lo svolgimento di specifiche attività. La quota di ammortamento per l'anno 2024 è pari a 4.194 mila euro.

**Altri beni**

La voce presenta un saldo pari a 16.092 mila euro, di cui 156 mila euro relativi al valore del diritto d'uso degli altri beni rientranti nelle fattispecie previste dall'IFRS 16, e accoglie principalmente il valore di mobili, macchine d'ufficio e autovetture acquistate dall'Anas e le spese di manutenzione straordinaria inerenti a immobili di terzi.

Gli investimenti dell'esercizio, pari a 5.167 mila euro, si riferiscono principalmente ai costi sostenuti per nuove acquisizioni (in particolare di autoveicoli da trasporto e automezzi). Gli ammortamenti dell'esercizio sono pari a 8.626 mila euro, di cui 101 mila euro relativi ai beni rientranti nella fattispecie dell'IFRS 16.

Si precisa, infine, che al 31 dicembre 2024, le attività materiali non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

**Diritti di Utilizzo di Beni in Leasing**

Nella seguente tabella viene esposta la movimentazione del diritto d'uso nel corso dell'esercizio 2024:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>			
	Diritti d'uso Fabbricati	Diritti d'uso Impianti e macchinari	Diritti d'uso Altri beni	Totale
Costo storico	22.064	46	1.077	23.187
F.do amm.to	(2.202)	(12)	(362)	(2.575)
<b>Consistenza al 01.01.2023</b>	<b>19.862</b>	<b>35</b>	<b>715</b>	<b>20.612</b>
Acquisizione per nuovi contratti	31.707	-	82	31.789
Ammortamenti	(6.018)	(38)	(735)	(6.790)
Cessazioni contrattuali – Costo storico	-	-	(19)	(19)
Cessazioni contrattuali Fondo	-	-	49	49
Riclassifiche Costo storico	(4.169)	3	(172)	(4.339)
Riclassifiche Fondo	4.910	-	177	5.087
<b>Totale variazioni</b>	<b>26.430</b>	<b>(35)</b>	<b>(619)</b>	<b>25.777</b>
Costo storico	49.602	49	967	50.619
F.do amm.to	(3.309)	(49)	(871)	(4.230)
<b>Consistenza al 01.01.2024</b>	<b>46.293</b>	<b>0</b>	<b>96</b>	<b>46.389</b>
Acquisizione per nuovi contratti	614	-	161	775
Ammortamenti	(7.383)	-	(101)	(7.484)
Riclassifiche Costo storico	(1.967)	(49)	(866)	(2.882)
Riclassifiche Fondo	2.044	49	866	2.959
<b>Totale variazioni</b>	<b>(6.692)</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>(6.632)</b>
Costo storico	48.249	0	263	48.512
F.do amm.to	(8.648)	0	(107)	(8.755)
<b>Consistenza al 31.12.2024</b>	<b>39.601</b>	<b>0</b>	<b>156</b>	<b>39.757</b>

Le acquisizioni dell'esercizio, pari a 775 mila euro, si riferiscono principalmente a un contratto stipulato per la locazione di un immobile sito nella Struttura Territoriale Puglia e a contratti di servizio di autonoleggio a lungo termine di autovetture e di attrezzature nelle Strutture Territoriali e in Direzione Generale.

Le passività di leasing e i loro movimenti durante l'esercizio 2024 sono riportati nella tabella che segue:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>
<b>Movimentazioni delle passività per leasing</b>	<b>2024</b>
Passività del leasing 1° gennaio	35.515
Iscrizione di nuovi diritti d'uso	775
Rilevazione Oneri finanziari	1.601
Pagamenti	(2.752)
Altre Variazioni	82
<b>Passività del leasing 31 dicembre</b>	<b>35.220</b>

Gli impatti a conto economico dell'esercizio sono, invece, riportati nella tabella che segue:

Impatti a Conto Economico		2024	
		Valori in migliaia di euro	
Ammortamenti dei diritti d'uso		(7.484)	
Interessi passivi sulle passività del leasing		(1.601)	
Costi relativi a leasing non in scope IFRS 16		(1.479)	
<b>Totale Impatti a Conto Economico</b>		<b>(10.564)</b>	

## 18. ATTIVITÀ IMMATERIALI

Di seguito è esposto il prospetto delle attività immateriali a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse.

Valori in migliaia di euro						
	Costi di sviluppo	Dir. di brev. Ind. e dir. ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale
Costo storico	2.004	219.135	1.590.178	42.858	265.208	2.119.383
F.do amm.to	(1.948)	(187.692)	(596.428)	-	(138.044)	(924.112)
<b>Consistenza al 01.01.2023</b>	<b>56</b>	<b>31.443</b>	<b>993.750</b>	<b>42.858</b>	<b>127.164</b>	<b>1.195.271</b>
Investimenti	-	14.718	-	14.931	1.544	31.194
Passaggi in esercizio	-	4.581	-	(8.253)	3.633	(39)
Ammortamenti	(28)	(16.052)	(99.375)	-	(16.470)	(131.925)
Perdite di valore	-	(96)	-	-	(570)	(666)
Riclassifiche e svalutazioni	-	-	-	-	(1)	(1)
<b>Fondo</b>						
<b>Totale variazioni</b>	<b>(28)</b>	<b>3.151</b>	<b>(99.375)</b>	<b>6.679</b>	<b>(11.864)</b>	<b>(101.437)</b>
Costo storico	2.004	238.339	1.590.178	49.536	269.815	2.149.872
F.do amm.to	(1.976)	(203.744)	(695.803)	-	(154.515)	(1.056.038)
<b>Consistenza al 01.01.2024</b>	<b>28</b>	<b>34.595</b>	<b>894.375</b>	<b>49.536</b>	<b>115.300</b>	<b>1.093.834</b>
Investimenti	-	17.181	-	6.469	1.679	25.329
Passaggi in esercizio	-	10.398	-	(10.770)	373	0
Ammortamenti	(28)	(15.310)	(99.375)	-	(14.900)	(129.613)
Perdite di valore	-	-	-	-	-	-
Differenze di cambio	-	-	-	-	-	-
Alienazioni e dismissioni Costo Storico	-	(1.148)	-	(285)	-	(1.433)
Alienazioni e dismissioni Fondo	-	350	-	-	-	350
Altre Riclassifiche	-	-	-	(33.904)	(1)	(33.905)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(28)</b>	<b>11.471</b>	<b>(99.375)</b>	<b>(38.491)</b>	<b>(12.850)</b>	<b>(139.272)</b>
Costo storico	2.004	264.770	1.590.178	11.046	271.867	2.139.863
F.do amm.to	(2.004)	(218.704)	(795.178)	-	(169.416)	(1.185.301)
<b>Consistenza al 31.12.2024</b>	<b>0</b>	<b>46.066</b>	<b>795.000</b>	<b>11.046</b>	<b>102.451</b>	<b>954.562</b>

## Costi di sviluppo

Il valore relativo all'attività di sviluppo nel processo di studio e implementazione del progetto BIM (*Building Information Modeling*), al 31 dicembre 2024, risulta completamente ammortizzato.

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

Il valore netto contabile, al 31 dicembre 2024, è pari a 46.066 mila euro. L'incremento dell'esercizio, pari complessivamente a 11.471 mila euro, è costituito principalmente dai costi relativi alla manutenzione straordinaria e a personalizzazioni del software relativo ai sistemi informativi di Anas.

Gli investimenti realizzati sono stati pari a 17.181 mila euro e i passaggi in esercizio sono stati pari a 10.398 mila euro. L'ammortamento dell'esercizio è di 15.310 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 795.000 mila euro.

Il 9 novembre 2021, è stato pubblicato il decreto legge 10 settembre 2021, n. 121 (cd. D.L. infrastrutture e trasporti), che tra le altre disposizioni, sulla base di quanto disposto dall'art. 2 commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies, prevede in estrema sintesi:

- la costituzione di una società 100% MEF e *in house* MEF/MIT, a cui trasferire le attività e le funzioni relative alle autostrade statali a pedaggio attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas;
- l'abrogazione del meccanismo di finanziamento "a Corrispettivo" introdotto come indicato precedentemente con il CdP 2016-2020, limitando così, di conseguenza, il criterio di finanziamento delle attività svolte dalla Società al solo riconoscimento di contributi;
- conseguentemente la permanenza in capo ad Anas della sola gestione della rete stradale e autostradale non a pedaggio.

Inoltre, lo stesso D.L. Infrastrutture, all'art. 2 commi 2-duodecies e 2-quaterdecies, ha apportato importanti modifiche alla disciplina del Contratto di Programma disponendo la rimodulazione della percentuale degli oneri di investimento riconosciuta ad Anas che a partire dal 1° gennaio 2022 è stata ridotta dal 12% al 9% prevedendone il riconoscimento sulla base delle spese effettivamente sostenute da Anas e risultanti dalla contabilità analitica, con obiettivo di efficientamento dei costi.

A seguito dell'entrata in vigore di tali norme, 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 concessionari autostradali, che ha rinnovato l'intenzione da parte del MIT:

- di dare continuità alle interlocuzioni avvenute nell'ambito del Tavolo tecnico, completando l'istruttoria dedicata a valutare la possibilità di estendere di 20 anni la durata dell'attuale concessione, ossia nel limite massimo del 31 dicembre 2052, così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della legge

27 dicembre 2006 n. 296, una volta acquisito il parere da parte delle competenti strutture della Comunità Europea;

- contestualmente di dare avvio 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 alle attività in concessione.

Il 7 dicembre 2022 il MIT ha trasmesso ad Anas la lettera datata 5 ottobre 2022 con cui la Commissione Europea-DG Concorrenza, pur precisando che sebbene la stessa "non [avrebbe] costituisce[to] una posizione definitiva della Commissione, ma solo un parere informale [...] non giuridicamente vincolante", conferma che l'impianto normativo nazionale vigente non sembra configurare un'ipotesi di aiuti di Stato con riferimento alla proroga della concessione di Anas relativa alle strade non a pedaggio e all'applicazione a detta proroga delle norme dell'Unione Europea in materia di aiuti di Stato. Nella lettera di trasmissione il concedente MIT ha manifestato ad Anas "l'esigenza di procedere a un confronto sui successivi adempimenti connessi alla gestione del rapporto concessorio in coerenza con la citata pronuncia dei competenti Servizi della Commissione Europea".

Il 30 dicembre 2023 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 303 il decreto legge 30 dicembre 2023, n. 215 che all'art. 8, comma 8 ha modificato l'art. 36 del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Con tale disposizione è stato precisato che il regime temporale degli oneri di investimento al 9% si applica solo ai quadri economici approvati dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2023 e che, *"A decorrere dal 1° gennaio 2024, gli oneri di investimento di cui al primo periodo del comma 3-bis, comprensivi delle spese di progettazione degli interventi, sono riconosciuti all'Anas S.p.A. nella misura non superiore al 12,5 per cento del totale dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento con esclusione delle spese previste da altre disposizioni di legge o regolamentari o inserite nel quadro economico di progetto approvato. Entro il predetto limite percentuale, le eventuali risorse che residuano rispetto alle spese effettivamente sostenute da parte dell'Anas S.p.A. e verificate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base delle risultanze della contabilità analitica, rimangono a disposizione della Società".*

A seguito di tali disposizioni Anas ha aggiornato e adeguato la proposta di Contratto di Programma 2021-2025, il cui testo è stato inviato in data 12 marzo 2024 al MIT ai fini dell'avvio dell'istruttoria necessaria alle successive determinazioni del CIPESS. Il CIPESS nella seduta del 21 marzo 2024 ha approvato, con prescrizioni, la proposta di Contratto di Programma MIT-Anas 2021-2025.

Con nota, del 22 marzo 2024, il MIT oltre a comunicare ad Anas che *"il CIPESS si è favorevolmente espresso, con prescrizioni e raccomandazioni, sulla proposta di Contratto di Programma"*, ha precisato che *"il completamento dell'iter di approvazione del Contratto di Programma 2021-2025 costituisce atto presupposto per il successivo aggiornamento del Piano Economico- Finanziario (PEF) e la stipula della nuova convenzione in osservanza alle disposizioni normative di cui all'oggetto (art. 1, commi 1018 [e 1019] della legge n. 296/2006. art. 2, commi sexies/sexiesdecies, decreto legge n. 121/2021 convertito in legge n. 156/2021, n.d.r.)".*

In data 10 luglio 2024 la delibera CIPESS 6/2024 di approvazione dello schema di Contratto di Programma

2021-2025 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale. In data 26 luglio 2024 Anas ha trasmesso al MIT la proposta di Contratto di Programma Anas-MIT 2021-2025 aggiornata e integrata alla luce delle prescrizioni/raccomandazioni riportate nella Delibera CIPESS n. 6/2024 del 21/3/2024 "Approvazione dello schema di Contratto di Programma 2021-2025 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Anas S.p.A.".

L'iter di approvazione del Contratto di Programma Anas-MIT 2021-2025 si è definitivamente perfezionato mediante la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale MIT-MEF del 22 ottobre 2024 repertoriato al n. 4285 in data 9 dicembre 2024 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 297 del 19 dicembre 2024.

In data 9 aprile 2024, il Consiglio dei Ministri ha approvato il DPCM di cui all'art. 2 del D.L. n. 121/2021 per la costituzione della nuova società *in house*, interamente controllata dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIT, denominata "Autostrade dello Stato S.p.A." e avente a oggetto l'attività di gestione e, ove previsto da norme di legge, di costruzione delle autostrade statali in regime di concessione. Con la costituzione di tale società viene, quindi, data attuazione al percorso, delineato da tale decreto, di ridefinizione del quadro della connettività su gomma e della *mission* di Anas, incentrata sulla sola gestione di strade non a pedaggio. Alla nuova società verranno, infatti, trasferite le funzioni e le attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio, attualmente svolte da Anas tramite proprie partecipate, eliminando, in tal modo, ogni possibile commistione tra attività svolta in regime di esclusiva e attività da mercato.

Come illustrato nella Relazione sulla Gestione, nel mese di dicembre 2024, anche sulla scorta del Referto della Corte dei Conti sulla Relazione finanziaria 2023 (v. pag. 103 relazione Corte dei Conti al bilancio 2023), che ha richiamato l'attenzione dei Ministeri vigilanti sulla delicata tematica. Sono stati, quindi, adottati due provvedimenti normativi che, integrando e innovando il cd. "decreto infrastrutture", assumono una particolare rilevanza in ordine alla tematica dell'adeguamento della durata della concessione.

Il primo provvedimento riguarda l'entrata in vigore dell'art. 1, comma 6 sexies, del cd. "decreto fiscale" (d.l. 19 ottobre 2024 n. 155, conv. con modificazioni dalla L. 189/2024), che ha integrato il comma 2 decies dell'art. 2 del D.L. 121/2021, conv. con L. n. 156/2021 (cd. "decreto infrastrutture"), e concerne il trasferimento ad Autostrade dello Stato S.p.A. delle partecipazioni attualmente detenute da Anas nelle società concessionarie autostradali a pedaggio.

Il secondo provvedimento è contenuto nella Legge di Bilancio 2025 (L. n. 207/2024) che all'art. 1, comma 521, ha novellato sempre l'art. 2 del decreto infrastrutture, inserendo un nuovo comma 2-decies.1 che autorizza il MIT a sottoscrivere con Anas nuova convenzione unica adeguando, in tale occasione, la durata della relativa concessione al termine massimo di cinquanta anni stabilito dall'art. 7, comma 3, lettera d), del D.L. 138/2002, convertito, con modificazioni, dalla L. 178/2002. L'efficacia di tale disposizione è espressamente subordinata alla notificazione preventiva alla Commissione Europea ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE").

Inoltre, con nota del 22 gennaio 2025 il MIT, avuto riguardo:

- all'intervenuta efficacia del Contratto di Programma 2021-2025 sviluppato, come detto, sulla base delle disposizioni di cui al decreto legge n. 121/2021;
- alla costituzione della società Autostrade dello Stato S.p.A. a cui verranno trasferite le funzioni e le attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio, svolte da Anas tramite proprie partecipate;
- alle ulteriori disposizioni che hanno inciso sul rapporto concessorio di cui all'art. 1, comma 521 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (Legge di Bilancio 2025).

Ritenendo sussistenti i presupposti per la predisposizione della nuova convenzione unica con la quale recepire il nuovo contesto operativo, ha chiesto alla Società di *"elaborare la documentazione convenzionale, comprensiva degli allegati tecnici ed economico finanziari, sulla quale avviare le attività istruttorie tra cui figura la notifica alla Commissione Europea"*. Al riguardo è stata evidenziata *"l'esigenza di recepire, nel nuovo testo di convenzione, pattuizioni, vincoli ed impegni coerenti con la natura di "diritti speciali o esclusivi" delle attività svolte"*.

Tali elementi innovativi di contesto normativo e regolatorio appaiono pertanto rafforzare l'impostazione della Società di poter considerare adeguata l'estensione della concessione al 2052. Pertanto, sono stati considerati i flussi di cassa su tale orizzonte temporale, sulla base delle informazioni disponibili alla data.

Alla luce di tutto quanto sopra descritto, il Capitale Investito Netto "Regolatorio"<sup>4</sup>, strettamente correlato ai flussi di cassa generati dalla gestione della concessione, al 31 dicembre 2024, è stato oggetto di verifica di recuperabilità (cd. Impairment test) predisposta sulla base dei flussi di cassa del Piano Economico Finanziario con orizzonte temporale 2052 che è stato approvato nel CdA del 5 marzo. Il nuovo piano, che rappresenta – a oggi – la miglior stima dell'evoluzione delle risultanze previsionali economiche, patrimoniali e finanziarie per i successivi esercizi, tiene conto del recepimento del Contratto di Programma 2021-2025 e del mutato contesto normativo e regolatorio.

In particolare, la configurazione di valore utilizzata per determinare il valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari è il "value in use", calcolato, nella fattispecie, utilizzando le proiezioni di flussi di cassa basate sulle previsioni finanziarie del Piano, considerate per un periodo esplicito fino al 2052, ipotizzando l'adeguamento della concessione fino a tale data, attualmente in scadenza al 31 dicembre 2032, sulla base dell'evoluzione normativa precedentemente descritta. Ai fini della determinazione del valore recuperabile, è stata inclusa anche una stima del valore residuo attualizzato (*terminal value*), basato sull'ipotesi che esso sia pari al Capitale Investito Netto Regolatorio di fine concessione. Tale valore residuo si riferisce sostanzialmente al valore dell'attivo fisso a fine 2052.

I flussi sottostanti il piano industriale si basano principalmente sul piano approvato dal Consiglio di Amministrazione nel mese di marzo 2025 che presenta le seguenti assunzioni: a) i valori degli investimenti fino al 2034 determinati tenendo conto degli investimenti attualmente in corso di esecuzione e del complessivo portafoglio progetti del Contratto di Programma 2021-2025, b) i valori degli investimenti anni successivi sono stati stimati tenendo in considerazione una lieve riduzione, con una crescita solo

<sup>4</sup> Il Capitale Investito Netto Regolatorio include le seguenti voci di bilancio: Immobili, impianti e macchinari, attività immateriali, rimanenze, crediti tributari, crediti commerciali, debiti commerciali, altre attività correnti e non correnti, attività per lavori in corso su ordinazione altre passività correnti e non correnti, acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, diritti concessori finanziari correnti e non correnti, e fondo rischi e oneri.

per l'adeguamento dei prezzi previsto dai quadri economici; c) i costi correlati agli investimenti sono stimati con le stesse assunzioni sopra riportate e d) le altre voci di costo sono state stimate sulla base delle previsioni di crescita dell'inflazione prevista.

I flussi finanziari attesi dalla CGU sono stati attualizzati in base a un tasso di sconto "ponderato" ("WACC") pari al 4,9%, ritenuto adeguato ad attualizzare tali flussi finanziari. Il WACC utilizzato per attualizzare i flussi di cassa è stato ponderato sulla base del peso che i servizi "core" e "non core" hanno a livello di EBITDA cumulato dal 2025 al 2052, considerando il costo del debito regolatorio e il WACC di mercato.

Ad esito positivo dell'*impairment test* non sono emerse perdite di valore sulla concessione e sul Capitale Investito Netto da riflettere in bilancio al 31 dicembre 2024. Tenendo conto delle ipotesi chiave sopra riportate, l'analisi di *sensitivity* rispetto al tasso di attualizzazione (WACC +0,5%), a parità di altre condizioni, non comporterebbe la rilevazione di una perdita di valore. Si specifica che il WACC di *break-even (value in use)* uguale al Capitale Investito Netto "Regolatorio" è pari al 7,9%. Qualora eventuali sviluppi futuri dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione potrebbe essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza. Si specifica che le valutazioni di cui sopra hanno tenuto in considerazione gli impatti relativi al cambiamento climatico anche se, allo stato attuale, risultano residuali.

La concessione viene ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e conseguentemente la quota di competenza dell'esercizio è pari a 99.375 mila euro.



SARDEGNA - PONTE DIANA SULLA STRADA STATALE 392 "DEL LAGO DEL COGHINAS"

### Immobilizzazioni in corso e acconti

La voce, pari a 11.046 mila euro, è costituita principalmente dai costi di manutenzione evolutiva dei sistemi informativi non ancora terminati (8.246 mila euro) e dai costi del personale interno sostenuti per commesse lavori, per le quali è in corso di ultimazione l'iter di finanziamento (1.146 mila euro). Non sono emerse perdite di valore da riflettere in bilancio a seguito della verifica della recuperabilità di tale voce.

### Altre immobilizzazioni immateriali

La voce, pari a 102.451 mila euro, accoglie i costi per la realizzazione di impianti sulla rete stradale finanziati con fondi della Società per un importo pari a 12.529 mila euro e gli investimenti effettuati sulla rete stradale e autostradale, per i quali la copertura finanziaria è stata individuata nel Contratto di Programma per 89.922 mila euro.

Nel corso dell'esercizio 2024 non si sono verificate variazioni della vita utile stimata delle attività immateriali, né *trigger event* tali da rendere necessaria una rettifica del valore delle immobilizzazioni immateriali.

### 19. PARTECIPAZIONI

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze a inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria.

	Valori in migliaia di euro		
	Valore netto	Valore netto	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:	31.12.2024	31.12.2023	
Imprese controllate	48.650	48.650	-
Imprese collegate	248.810	590.301	71.003
Società a controllo congiunto	-	1.000	-
Altre imprese	1	5	47.131
<b>Totale</b>	<b>297.460</b>	<b>639.956</b>	<b>118.134</b>

Le partecipazioni al 31 dicembre 2024, ammontano a 297.460 mila euro e subiscono una diminuzione di 342.495 mila euro rispetto all'esercizio precedente, prevalentemente per effetto della riclassifica in "Attività possedute per la vendita" delle partecipazioni detenute nelle società collegate Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.A., Società Traforo del Monte Bianco S.p.A. e Autostrada Asti Cuneo S.p.A. e nella società a controllo congiunto Concessioni Autostradali Venete S.p.A., in applicazione delle disposizioni dell'art. 2 del D.L. n. 121 del 10 settembre 2021, come meglio descritto nel paragrafo "29. Attività possedute per la vendita".

Nel prospetto seguente è illustrato il dettaglio delle partecipazioni in imprese controllate, collegate, a controllo congiunto e altre imprese, con indicazione della movimentazione dell'esercizio:

	Valore Netto 31.12.2023	Movimenti dell'esercizio					Valore Netto 31.12.2024	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Alienazioni/ rimborsi	Svalutazioni/ ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti		
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	48.500	-	-	-	-	-	48.500	-
PMC Mediterraneum S.C.p.A.	600	-	-	-	-	-	600	-
<i>decimi ancora da versare</i>	(450)	-	-	-	-	-	(450)	-
	48.650	0	0	0	0	0	48.650	0
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>								
Stretto di Messina S.p.A.	246.810	-	-	-	-	-	246.810	71.003
Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.A.	160.989	-	-	-	(160.989)	-	0	-
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	159.902	-	-	-	(159.902)	-	0	0
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	73.100	-	-	-	(73.100)	-	0	-
<i>decimi ancora da versare</i>	(52.500)	-	-	-	52.500	-	0	-
Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	2.000	-	-	-	-	-	2.000	-
	590.301	0	0	0	(341.491)	0	248.810	71.003
<b>Partecipazioni in Società a controllo congiunto</b>								
Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	1.000	-	-	-	(1.000)	-	0	0
	1.000	0	0	0	(1.000)	0	0	0
<b>Partecipazioni in Altre imprese</b>								
Anas International Enterprise S.p.A. in liquidazione	0	-	-	-	-	-	0	46.600
Anas Concessioni Autostradali S.p.A. in liquidazione	0	-	-	-	-	-	0	-
Autostrade del Lazio S.p.A. in liquidazione	0	-	-	-	-	-	0	530
CONSEL S.c.a.r.l.	1	-	-	-	-	-	1	-
IDC – Italian Distribution Council S.c.a.r.l. (in liquidazione)	5	-	-	-	-	(5)	0	-
	5	0	0	0	0	(5)	1	47.130
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>639.956</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(342.491)</b>	<b>(5)</b>	<b>297.460</b>	<b>118.134</b>

Il valore delle partecipazioni risente dell'ammontare dei relativi fondi svalutazione pari a (i) 71.003 mila euro per Stretto di Messina S.p.A., (ii) 46.600 mila euro per Anas International Enterprise S.p.A. in liquidazione e (iii) 530 mila euro per Autostrade del Lazio S.p.A. in liquidazione, che nell'esercizio 2024 non hanno subito variazioni.

Nel prospetto che segue è riportato l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate e altre con indicazione, tra le altre informazioni, delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico al 31 dicembre 2024 (esposto al netto degli eventuali decimi da versare).

Valori in migliaia di euro									
Sede	Capitale sociale	Utile/ (perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto	Data di riferimento del PN	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2024 (b)	Differenza (b) - (a)	
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>									
Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.	Roma	50.000	0	50.000	31.12.2024	92,382%	46.191	48.500	2.309
PMC Mediterraneum S.C.p.A.	Roma	1.000	0	1.000	31.12.2024	60%	600	150	(450)
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>									
Stretto di Messina S.p.A.	Roma	672.527	12.317	686.107	31.12.2024	36,699%	251.794	246.810	(4.984)
Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.	Milano	4.000	504	6.372	31.12.2023	50%	3.186	2.000	(1.186)
<b>Altre imprese</b>									
Autostrade del Lazio S.p.A. in Liq.	Roma	350	891	(311)	31.12.2023	50%	(155)	0	155
Anas International Enterprise S.p.A. in Liq.	Roma	3.000	860	(16.538)	31.12.2024	100%	(16.538)	0	16.538
CONSEL S.c.a.r.l.	Roma	51	0	52	31.12.2023	1%	1	1	0

Al 31 dicembre 2024, la società Quadrilatero Marche Umbria S.p.A., è stata oggetto di *impairment test*, all'esito del quale non sono emerse perdite di valore da riflettere in bilancio.

Non avendo rilevato dei trigger event al 31 dicembre 2024, per le altre società il valore delle partecipazioni, al netto dei relativi fondi svalutazione resta confermato e recuperabile.

Con specifico riferimento alla società Stretto di Messina nel corso dell'anno 2024 non si sono verificati fatti indicativi di una variazione del contesto economico e normativo tali da impattare negativamente sulla consistenza patrimoniale della società SdM e quindi sul valore di carico iscritto in bilancio.

Il valore di carico della partecipazione in SdM risulta allineato alla frazione di patrimonio netto di competenza, sulla base del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024, approvato dal relativo organo amministrativo (13 marzo 2025). Come per il precedente esercizio, in assenza di un nuovo PEF che permetta di stimare i flussi finanziari attesi dalla realizzazione dell'opera non vi sono le condizioni per stimare il valore d'uso.

Non può tuttavia escludersi, che in futuro avuto riguardo alle attività da svilupparsi per l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) della concessione tenendo conto del "costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima" (art. 4, comma 6 del D.L. 35/2023) possano rendersi necessari ripristini del valore della partecipazione detenuta da Anas in SdM.

## 20. DIRITTI CONCESSIONARI FINANZIARI NON CORRENTI E CORRENTI

La voce pari a complessivi 3.400.625 mila euro (di cui 3.310.793 mila euro di natura corrente), si riferisce

all'ammontare della produzione realizzata da Anas su strade in concessione in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o enti di riferimento.

Rispetto all'esercizio precedente la voce rileva un decremento di 148.286 mila euro al lordo dell'effetto attualizzazioni. La variazione è principalmente imputabile all'incremento dei crediti esigibili generato dalla produzione dell'esercizio (2.445.254 mila euro) e al decremento determinato da incassi e riclassifiche dell'esercizio (2.593.640 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 e enti competenti, sia a costi sostenuti dalla Società che saranno oggetto di rendicontazione futura in quanto riferiti a produzione realizzata ma non ancora pagata alle ditte appaltatrici.

I Diritti concessori finanziari sono oggetto di attualizzazione al tasso interno di rendimento pari a circa il 4,1%, che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro per Anas. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo.

I Diritti concessori finanziari sono esposti al netto del Fondo IFRS 9, pari a 98.500 mila euro. Tale fondo ha subito un incremento netto di 2.134 mila euro, a seguito dell'aggiornamento delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali.

## 21. ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

	Valori in migliaia di euro								
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti verso Società Controllate	2.132	5.951	8.083	4.264	3.723	7.987	(2.132)	2.228	96
Crediti per mutui Soc. Concessionarie	0	944	944	0	944	944	-	-	-
Credito vs MIT L.191/2023	-	-	-	-	768.022	768.022	-	(768.022)	(768.022)
Titoli di deposito a breve	-	61.500	61.500	-	71.500	71.500	-	(10.000)	(10.000)
Disponibilità Liquide Pignorate	77.182	-	77.182	147.175	-	147.175	(69.994)	-	(69.994)
Altre Attività Finanziarie	-	-	-	105.066	-	105.066	(105.066)	-	(105.066)
<b>Totale</b>	<b>79.314</b>	<b>68.395</b>	<b>147.708</b>	<b>256.505</b>	<b>844.189</b>	<b>1.100.695</b>	<b>(177.192)</b>	<b>(775.795)</b>	<b>(952.986)</b>
Fondo svalutazione IFRS 9	(2.136)	(7.021)	(9.157)	(4.277)	(271.749)	(276.026)	2.141	264.728	266.869
<b>Totale al netto del fondo svalutazione</b>	<b>77.177</b>	<b>61.373</b>	<b>138.551</b>	<b>252.228</b>	<b>572.440</b>	<b>824.668</b>	<b>(175.050)</b>	<b>(511.067)</b>	<b>(686.118)</b>

La voce, pari a 147.708 mila euro al lordo del Fondo svalutazione IFRS 9, si riferisce principalmente:

- a disponibilità liquide pignorate per 77.182 mila euro, che accolgono le somme presso i conti correnti bancari e postali della Società che al 31 dicembre 2024 risultano indisponibili per effetto di pignoramenti inerenti ai contenziosi con diversi fornitori; nel corso dell'esercizio 2024 si rileva una riduzione di 69.994 mila euro per effetto di una intensa attività di svincolo delle disponibilità effettuata per gli istituti bancari. Si precisa che i conti correnti postali, pari a 15.718 mila euro accolgono per 1.501 mila euro i conti correnti postali gestiti dalle Strutture Territoriali, in cui confluiscono gli introiti delle infrazioni previste dal Codice della Strada. Tali conti correnti sono riflessi nel bilancio in contropartita dei debiti finanziari verso lo Stato;
- ai Titoli di deposito a breve per 61.500 mila euro, stipulati con i fondi dell'ex Fondo Centrale di Garanzia;
- al credito finanziario verso la società controllata Anas International Enterprise S.p.A. in liquidazione, per 8.083 mila euro, di cui 5.951 mila euro di natura non corrente, rilevato a fronte dell'accordo da parte di Anas S.p.A. dei contratti di finanziamento sottoscritti con Intesa Sanpaolo S.p.A. e Banco BPM S.p.A. e totalmente svalutato.

Si segnala che con nota del 29 febbraio 2024, Banca D'Italia ha comunicato ad Anas di aver provveduto, in data 13 febbraio 2024 a versare in favore di Luxo, per un importo di 105.066 mila euro, le disponibilità liquide precedentemente vincolate, a seguito del decreto di sequestro preventivo, determinato dal Giudice dell'Esecuzione nell'ambito della procedura esecutiva in corso presso il Tribunale Civile di Roma; in tal senso Banca d'Italia aveva provveduto, in data 26 agosto 2022, a costituire un deposito intestato al Fondo Unico di Giustizia, a valere sulle disponibilità del conto intestato ad Anas. Le "Altre attività finanziarie" correlate a detta fattispecie ne risultano conseguentemente azzerate al 31 dicembre 2024.

Con riferimento al credito netto verso MIT L. 191/2023 - Concessioni ex art. 7 L.178/02, pari a 501.087 mila euro al netto del fondo svalutazione crediti, come ampiamente illustrato nel bilancio d'esercizio 2023 di Anas, la posizione creditoria che Anas vantava nei confronti della società Strada dei Parchi ha trovato puntuale regolamentazione nella legge 191 del 2023 comma 3 dell'art. 14-bis, che ha stabilito che il MIT provvede nei confronti di Anas alla regolazione dei crediti da questa vantati verso Strada dei Parchi, "con conseguente estinzione delle relative obbligazioni a carico del concessionario" e individuati nella "somma delle quote di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della convenzione unica e degli ulteriori debiti maturati dal concessionario nei confronti dell'Anas S.p.a. e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

La regolazione di tali crediti è avvenuta, in via definitiva, con l'efficacia del Contratto di Programma 2021-2025, secondo quanto stabilito dall'art. 14-bis, comma 3, del decreto legge 18 ottobre 2023, n. 145, come convertito dalla legge 15 dicembre 2023, n. 191 e dall'art. 6 bis "Crediti MIT-Anas verso Strada dei Parchi S.p.A." del CdP 2021-2025; nello specifico l'attività finanziaria "Credito netto verso MIT L. 191/2023 - Concessioni ex art. 7 L. 178/02" è stata regolata mediante:

- 1) la quota non vincolata di residui passivi iscritti nell'ultimo bilancio di esercizio dell'Anas S.p.A. comunque non riferibili a interventi non ancora conclusi e collaudati, pari a 380.798 mila euro;

- 2) l'importo di cui all'articolo 7-ter, comma 10, secondo periodo del decreto legge n. 68 del 2022, pari a 60.000 mila euro;
- 3) per la restante parte, i ricavi da pedaggio complessivamente riscossi dall'Anas S.p.A. nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria.

A fronte di tale regolazione il credito lordo pari a 768.022 mila euro classificato tra le altre attività finanziarie correnti e parzialmente svalutato negli anni passati per complessivi 266.936 mila euro, è stato compensato con le seguenti poste:

- debiti finanziari correnti pari 380.798 mila euro (per i quali si rimanda al paragrafo n. 35);
- altre passività correnti per 120.288 mila euro (di cui 60.000 mila euro relativo alle somme incassate da Anas come anticipo, ai sensi dell'art 7 ter 10 della legge del 5 agosto 2022, n. 108, e la restante parte afferente al risconto dei ricavi da pedaggio complessivamente riscossi dall'Anas S.p.A. nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25 al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria (per i quali si rimanda n. 36).

Il fondo svalutazione crediti, pari a 9.157 mila euro, registra un decremento dovuto all'effetto combinato (i) dell'utilizzo del fondo stanziato a copertura delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi, per 266.935 mila euro, per effetto della suddetta regolazione delle attività finanziarie e (ii) di un nuovo accantonamento, per 66 mila euro, rilevato a fronte dell'integrale svalutazione del credito finanziario verso la controllata AIE S.p.A. in liquidazione, con riferimento alla quota interessi maturata nell'esercizio.

## 22. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Nel prospetto di seguito è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel periodo della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

Valori in migliaia di euro

	31.12.2023	Incr. (Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr. (Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2024
Attività per imposte anticipate	170.865	(95.945)	-	-	74.920
Passività per imposte differite	170.865	(95.945)	-	-	74.920
<b>Totale</b>	-	-	-	-	-

Le attività e le passività fiscali differite sono esposte al netto in quanto la Società possiede il diritto legalmente esercitabile di compensare le stesse.

Le imposte differite attive derivano principalmente dal disallineamento tra il valore contabile e fiscale relativo all'eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili finanziati con contributi in conto capitale e in conto impianti effettuata in sede di First Time Adoption (FTA) dei principi contabili internazionali, avvenuta

nell'esercizio 2017, per un importo pari alle passività per imposte differite.

Le imposte differite passive derivano dall'effetto di alcune operazioni effettuate in sede di FTA principalmente riferibili a: rivalutazione di alcune partecipazioni e applicazione *fair value* ai crediti e debiti per lavori.

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 14bis del D.L. 10 ottobre 2023 n. 145 (collegato alla Legge di Bilancio) la società Strada dei Parchi è stata reintegrata a partire dal 1° gennaio 2024 nella concessione della rete autostradale dell'A24 e A25, di cui alla convenzione unica del 18 novembre 2009 fino alla scadenza naturale della stessa rideterminata tenendo conto del periodo di gestione affidato ad Anas. In ottemperanza al citato disposto normativo, Anas ha cancellato l'attività finanziaria dallo stato patrimoniale. Conseguentemente, sono state cancellate anche le DTA calcolate sul reimpianto dell'ammortamento della concessione Strada dei Parchi e le DTL calcolate sui ricavi derivanti dal reimpianto del canone di concessione. Tale fiscalità differita era stata iscritta in sede di FTA, ove la concessione Strada dei Parchi era stata qualificata come operazione pregressa, ai sensi dell'art. 15 del D.L. 185/2008.

### 23. CREDITI TRIBUTARI

I crediti tributari ammontano, al 31 dicembre 2024, a 3.351 mila euro (al 31 dicembre 2023 erano pari a 3.940 mila euro) e sono relativi principalmente:

- per 2.832 mila euro ai "Crediti per IRES da consolidamento a rimborso" comprensivi degli interessi maturati al 31 dicembre 2024 pari a 82 mila euro. Tale importo comprende: la richiesta di rimborso relativa all'esercizio 2017 (consolidato 2018) per 394 mila euro, all'esercizio 2018 (consolidato 2019) per 244 mila euro, all'esercizio 2019 (consolidato 2020) per 201 mila euro, all'esercizio 2020 (consolidato 2021) per 134 mila euro, all'esercizio 2021 (consolidato 2022) per 86 mila euro, all'esercizio 2022 (consolidato 2023) per 233 mila euro, all'esercizio 2023 (consolidato 2024) per 1.339 mila euro e all'esercizio 2024 (consolidato 2025) per 119 mila euro;
- per 276 mila euro a crediti IRES chiesti a rimborso ante consolidamento;
- per 243 mila euro a crediti di imposta utilizzabili in compensazione.

### 24. ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI

Tale voce è così composta:

	Valori in migliaia di euro								
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Crediti Vs Stato e Concessionarie per Contenziosi	462.913	-	462.913	492.791	-	492.791	(29.878)	-	(29.878)
Credito per Contributo DL 24/2020 c.d. Rilancio	49.002	25.000	74.002	74.108	17.730	91.838	(25.106)	7.270	(17.836)
Credito per Contributo DL 4/2022 c.d. Sostegni-ter	71.387	-	71.387	68.563	-	68.563	2.824	-	2.824
Credito per Contributo DL 10/2024 Cortina	39.320	-	39.320	-	-	-	39.320	-	39.320
Crediti Vs Personale e Istituti Previdenziali	-	1.116	1.116	-	1.036	1.036	-	80	80
Crediti verso Stato per contributi a enti locali	-	99.727	99.727	-	117.314	117.314	-	(17.587)	(17.587)
Altri Crediti	-	40.976	40.976	-	41.616	41.616	-	(640)	(640)
Anticipi vari ed enti vari	-	1.621.320	1.621.320	-	1.521.771	1.521.771	-	99.548	99.548
Altri crediti tributari	-	4.159	4.159	-	8.165	8.165	-	(4.006)	(4.006)
<b>Totale</b>	<b>622.622</b>	<b>1.792.298</b>	<b>2.414.920</b>	<b>635.462</b>	<b>1.707.632</b>	<b>2.343.094</b>	<b>(12.840)</b>	<b>84.665</b>	<b>71.825</b>
<i>Fondo svalutazione IFRS 9</i>	(399)	(20.556)	(20.955)	(413)	(21.653)	(22.066)	15	1.097	1.112
<b>Totale al netto del fondo svalutazione</b>	<b>622.224</b>	<b>1.771.742</b>	<b>2.393.965</b>	<b>635.049</b>	<b>1.685.979</b>	<b>2.321.028</b>	<b>(12.825)</b>	<b>85.762</b>	<b>72.937</b>

La voce "Altre attività" pari a 2.414.920 mila euro al lordo del fondo svalutazione, si riferisce principalmente:

- alle attività per la copertura di contenziosi lavori probabili, per 462.913 mila euro relativi a interventi finanziati con la modalità del contributo per i quali il rischio extra costi rimane fuori dal perimetro di competenza Anas. Il decremento di tale credito, pari a 29.878 mila euro al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, è prevalentemente dovuto (i) alla regolazione, secondo quanto stabilito dall'art. 14 bis L. 191/2023, della quota di crediti verso Strada dei Parchi per piani di rimborso ex Fondo Centrale di Garanzia destinata ai contenziosi dell'A2 "Autostrada del Mediterraneo", per 8.454 mila euro, e (ii) all'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso;
- al credito rilevato a fronte del contributo straordinario a compensazione dei minori incassi Anas previsto dall'art. 214 del D.L. 34 del 2020 (cd. D.L. Rilancio) per complessivi 74.002 mila euro, di cui correnti 25.000 mila euro. La variazione, pari a -17.836 mila euro, è prevalentemente imputabile al reversal di competenza dell'esercizio della quota di attualizzazione rilevata nel bilancio 2020 (1.562 mila euro) al netto dell'incasso registrato a giugno 2024 relativo alla quarta rata del contributo riferita all'anno 2024 per 17.730 mila euro. Si segnala che per effetto del Decreto Direttoriale del Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti n.144 del 20 febbraio 2024 contenente l'impegno in conto competenza dell'esercizio finanziario 2032 della somma di 7.270 mila euro, la quota non corrente accoglie anche tale contributo, che nel precedente esercizio era invece stato coperto da apposito fondo svalutazione a seguito dell'applicazione di quanto previsto dall'articolo 1 comma 515 della Legge di Bilancio 2024, che aveva disposto la riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al contributo in favore dell'Anas per l'anno 2024;

- al credito per 71.387 mila euro rilevato a fronte del contributo previsto dall'art. 24-bis del c.d. Decreto Sostegno ter che autorizza a favore di Anas S.p.A. la spesa di 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031, per la compensazione delle minori entrate derivanti dalla riduzione nell'anno 2021 della circolazione autostradale conseguente all'emergenza epidemiologica da Covid-19 e alla compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti da Anas S.p.A. per l'illuminazione pubblica delle strade nell'anno 2021. La variazione, pari a 2.824 mila euro, è imputabile all'effetto combinato della rilevazione (i) del reversal di competenza dell'esercizio calcolato sulla quota di attualizzazione rilevata nel 2021 (1.165 mila euro) e (ii) dell'integrazione della quota di contributo spettante a compensazione dei maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti e consuntivati da Anas S.p.A. (1.659 mila euro);
- al credito, pari a 39.320 mila euro al netto dell'attualizzazione di 9.981 mila euro, a fronte del contributo previsto dall'art. 4, punto 3 del decreto legge n. 10 del 5 febbraio 2024 da erogare ad Anas, a partire dal 2032, a copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, anche volti a garantire l'accessibilità complessiva dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026. Si precisa che il credito lordo vantato verso il MIT è pari a 49.301 mila euro di cui i) 40.321 mila euro in capo ad Anas S.p.A. (con contropartita nei ricavi delle vendite e delle prestazioni per 30.340 mila euro, al netto dell'attualizzazione pari a 9.981 mila euro) e ii) 8.980 mila euro da incassare per le strade di pertinenza della Regione Veneto (con conseguente contropartita nelle altre passività non correnti);
- agli anticipi garantiti e a enti vari per 1.621.320 mila euro prevalentemente riferito agli anticipi a fornitori per lavori;
- ai crediti verso lo Stato per contributi erogati a enti locali per 99.727 mila euro.

Il fondo svalutazione crediti è complessivamente pari a 20.955 mila euro e si riferisce prevalentemente alla stima delle potenziali perdite di valore della voce Altri crediti.

Nella voce "Altri crediti" sono inclusi anche ratei attivi per 1.490 mila euro afferenti agli interessi maturati su certificati di deposito del Fondo Centrale di Garanzia.

Di seguito si riporta la ripartizione per area geografica del valore lordo delle altre attività non correnti e correnti:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	Saldo al 31.12.2024	Saldo al 31.12.2023
Nazionali	2.414.603	2.342.943
Altri Paesi	316	151
<b>Totale</b>	<b>2.414.920</b>	<b>2.343.094</b>

## 25. RIMANENZE

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2024	31.12.2023	<i>Valori in migliaia di euro</i>
Magazzino materiali	12.221	14.586	(2.364)
Fondo svalutazione materiali	(953)	(956)	3
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>11.268</b>	<b>13.629</b>	<b>(2.361)</b>

Il valore delle rimanenze di magazzino, risultante dalla valorizzazione con il metodo del FIFO, è pari a 11.268 mila euro (13.629 mila euro al 31 dicembre 2023). La consistenza delle giacenze risulta in linea rispetto al precedente esercizio e deriva dall'ordinaria politica di acquisto e tenuta in giacenza del materiale soggetto a stock.

## 26. ATTIVITÀ PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE

Le attività per lavori in corso su ordinazione, pari a 184.293 mila euro al 31 dicembre 2024 (204.829 mila euro al 31 dicembre 2023), si riferiscono principalmente al valore delle opere realizzate su strade non in concessione ancora da incassare dagli enti competenti, e registrano un decremento di 20.535 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Le principali poste al lordo del relativo fondo svalutazione sono:

- 149.570 mila euro, l'importo dei costi complessivamente sostenuti su strade non in concessione in attesa di rimborso da parte del Ministero concedente;
- 30.733 mila euro, l'importo dei contributi erogati a società concessionarie in attesa di rimborso da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito dell'attività di rendicontazione dei costi sostenuti a valere sulle fonti di finanziamento di cui al Fondo Unico istituito con Legge di Stabilità 2016 (legge n. 208 del 28 dicembre 2015).

## 27. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Il saldo al 31 dicembre 2024 è pari a 179.511 mila euro (116.393 mila euro al 31 dicembre 2023), ed è composto come di seguito riportato:

	31.12.2024	31.12.2023	<i>Valori in migliaia di euro</i>
Depositi bancari e postali	19.485	17.386	2.099
Assegni	141	139	1
Denaro e valori in cassa	109	89	21
Conti correnti di tesoreria	3.611	0	3.611
Disponibilità liquide FCG	156.351	98.953	57.398
<b>Totale</b>	<b>179.697</b>	<b>116.567</b>	<b>63.130</b>
Fondo svalutazione IFRS 9	(185)	(174)	(11)
<b>Totale</b>	<b>179.511</b>	<b>116.393</b>	<b>63.119</b>

Le disponibilità liquide della Società, pari a 179.697 mila euro, al lordo del fondo svalutazione IFRS 9, hanno subito un incremento di 63.130 mila euro principalmente riferibile all'aumento delle disponibilità liquide del conto corrente di Tesoreria e dell'Ex Fondo Centrale di Garanzia.

I Depositi bancari, pari a 19.485 mila euro, sono costituiti principalmente dalla liquidità vincolata a fronte del pegno relativo alle polizze fideiussorie stipulate per la commessa aperta in Algeria in relazione all'anticipo dovuto dal committente algerino.

I Depositi bancari in valuta, giacenti presso l'istituto bancario dell'Algeria (4.089 mila euro) relativamente alla commessa avviata in tale Paese, sono stati iscritti al tasso di cambio di fine esercizio.

Il fondo svalutazione, costituito a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 9, è pari a 185 mila euro, al 31 dicembre 2024.

## 28. CREDITI COMMERCIALI CORRENTI

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
<b>Crediti ordinari</b>	280.220	294.212	(13.992)
d cui Pubblica Amministrazione	23.992	16.469	7.523
<b>Crediti verso società del gruppo</b>	30.227	31.097	(869)
di cui verso Società Controllate	9.100	14.309	(5.209)
di cui verso Società Collegate	20.338	16.149	4.189
di cui verso Controllante	581	500	80
di cui verso altre Società del Gruppo FS	208	138	71
<b>Altri crediti</b>	35	35	(0)
<b>Totale</b>	310.482	325.343	(14.862)
<b>Fondo svalutazione IFRS 9</b>	(108.755)	(107.961)	(794)
<b>Totale al netto del fondo svalutazione</b>	201.726	217.383	(15.656)

Il decremento della voce al lordo del fondo svalutazione, per 14.862 mila euro, è determinato dall'effetto netto dei seguenti fattori:

- decremento dei "crediti ordinari" per 13.992 mila euro dovuto all'effetto combinato:
  - della riduzione dei crediti per fatture da emettere per 51.346 mila euro, prevalentemente a seguito (i) della chiusura delle posizioni creditorie generate nell'esercizio di gestione delle tratte autostradali A24 e A25 oltre che (ii) di minori stanziamenti effettuati rispetto a quanto rilevato al 31 dicembre 2023;
  - controbilanciata dall'aumento delle fatture emesse verso clienti al 31 dicembre 2024.
- decremento dei "crediti verso società del gruppo" per 869 mila euro, imputabile principalmente alla riduzione della posizione creditoria verso la società controllata Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. (6.249 mila euro), controbilanciato dall'incremento del credito della società collegata Stretto di Messina S.p.A. (3.539 mila euro) e della società controllata PMC Mediterraneum Scpa (750 mila euro).



CAMPANIA - STRADA STATALE 212 "DELLA VAL FORTORE", PROVE DI CARICO SUI VIADOTTI DELLA VARIANTE DI SAN MARCO DEI CAVOTTI

La tabella seguente evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali nell'esercizio 2024, determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti.

	<i>Valori in migliaia di euro</i>				
	<b>Saldo al 31.12.2023</b>	<b>Utilizzi</b>	<b>Accantonamenti</b>	<b>Rilasci e altre variazioni</b>	<b>Saldo al 31.12.2024</b>
<b>Fondo svalutazione IFRS 9</b>	107.961	(2.684)	3.479	-	108.755

L'accantonamento dell'esercizio è prevalentemente determinato dall'aggiornamento del fondo a copertura delle potenziali perdite di valore su crediti scaduti verso clienti terzi.

Di seguito si riporta la ripartizione per area geografica del valore lordo dei crediti commerciali correnti:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>		
	<b>Saldo al 31.12.2024</b>	<b>Saldo al 31.12.2023</b>	<b>Variazione</b>
<b>Nazionali</b>	309.802	323.848	(14.046)
<b>Paesi dell'area euro</b>	642	1.128	(486)
<b>Altri Paesi</b>	38	367	(330)
<b>Totale</b>	<b>310.482</b>	<b>325.343</b>	<b>(14.862)</b>



## 29. ATTIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA

A seguito delle disposizioni legislative sul riassetto di Anas, introdotte con il D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021 (c.d. "Decreto Infrastrutture"), come già illustrato nella Relazione sulla Gestione, riscontrando i requisiti previsti dal principio contabile IFRS 5, la Società ha riclassificato il valore delle partecipazioni detenute nelle società collegate Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. e nella società a controllo congiunto Concessioni Autostrade Venete S.p.A.

Le attività possedute per la vendita al 31 dicembre 2024 presentano, conseguentemente, un saldo pari a 342.491 mila euro come di seguito dettagliato:

	<b>Valore Netto 31.12.2023</b>	<i>Movimenti dell'esercizio</i>					<b>Valore Netto 31.12.2024</b>	<b>Fondo svalutazione cumulato</b>
		<b>Acquisizioni/ sottoscrizioni</b>	<b>Alienazioni/ rimborsi</b>	<b>Svalutazioni/ ripristini di valore</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>Altri movimenti</b>		
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>								
Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.A.	0	-	-	-	160.989	-	160.989	-
Società Traforo del Monte Bianco S.p.A.	0	-	-	-	159.902	-	159.902	8.898
Autostrada Asti Cuneo S.p.A.	0	-	-	-	73.100	-	73.100	-
<i>decimi ancora da versare</i>	0	-	-	-	(52.500)	-	(52.500)	-
	0	0	0	0	0	341.491	0	341.491
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>342.491</b>	<b>0</b>	<b>342.491</b>	<b>8.898</b>
<b>Partecipazioni in Società a controllo congiunto</b>								
Concessioni Autostradali Venete S.p.A.	0	-	-	-	1.000	-	1.000	0
	0	0	0	0	0	1.000	0	1.000
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>342.491</b>	<b>0</b>	<b>342.491</b>	<b>8.898</b>

Nello specifico, il comma 6 sexies dell'art. 1 del cd. "Decreto Fiscale" (D.L. 19 ottobre 2024 n. 155, conv. con modificazioni dalla L. 189/2024), ha integrato quanto disciplinato dal comma 2 decies dell'art. 2 del Decreto Infrastrutture, definendo i termini dell'operazione di trasferimento delle partecipazioni in società concessionarie a pedaggio da Anas alla nuova società Autostrade dello Stato S.p.A. (costituita in data 4 giugno 2024 in applicazione di quanto indicato nel DPCM, approvato in data 9 aprile 2024 e pubblicato sul sito del Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 24 maggio 2024, che ne ha definito l'atto costitutivo e lo statuto).

La suddetta norma, oltre a tracciare l'esatto perimetro del trasferimento e a derogare a eventuali clausole di prelazione o di non trasferibilità previste negli statuti, nelle convenzioni o nelle norme istitutive delle stesse società, stabilisce la modalità di trasferimento, consistente nella cessione a titolo oneroso a fronte

di un corrispettivo determinato in misura corrispondente al valore netto contabile d'iscrizione dei relativi diritti e obblighi, pari a 343 milioni di euro, come risultante dalla situazione patrimoniale approvata dal Consiglio di Amministrazione di Anas riferita a una data non anteriore a quattro mesi dall'operazione e, in ogni caso, nel limite delle risorse assegnate ad Autostrade dello Stato S.p.A.

Al 31 dicembre 2024, le società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società Traforo del Monte Bianco S.p.A. e Società Italiana Traforo Autostradale del Fréjus S.p.A., sono state oggetto di *impairment test*, all'esito del quale non sono emerse perdite di valore da riflettere in bilancio e conseguentemente il valore delle partecipazioni, al netto dei relativi fondi svalutazione e decimi da versare resta confermato e recuperabile.

### 30. PATRIMONIO NETTO

Le variazioni intervenute nel corso del 2024 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

#### Capitale sociale

Il capitale sociale al 31 dicembre 2024, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 2.269.892.000 azioni ordinarie da nominali 1 (uno) euro cadauno, per un totale di 2.269.892 mila euro. A gennaio 2018 l'intero pacchetto azionario è stato trasferito dal MEF alla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., che è divenuta la Controllante dell'Anas S.p.A.

#### Riserve

La voce Riserve, al 31 dicembre 2024, ammonta a 489.588 mila euro e comprende: i) la riserva legale pari a 4.686 mila euro, ii) la riserva straordinaria, pari a 267.371 mila euro, iscritta nel 2007 a seguito della scissione parziale dalla Fintecna S.p.A. del ramo d'azienda "Infrastrutture" con la quale è stata trasferita a titolo gratuito ad Anas S.p.A. la propria partecipazione nella società Stretto di Messina, iii) la riserva da trasferimento immobili ex legge 662/96, pari a 284.859 mila euro, che accoglie principalmente il valore degli uffici tecnici e degli immobili trasferiti ad Anas per legge, iv) la riserva Adeguamento valori ex art. 7 L.178/02, pari a 122.875 mila euro, v) la Riserva L. 208/2015 comma 870 come apporto della nuova concessione al 31 dicembre 2017, pari a 1.590.000 mila euro, nonché ulteriori effetti positivi e negativi emersi in sede di FTA pari a negativi 1.780.576 mila euro e vi) la riserva di rivalutazione per 372 mila euro comprensiva degli effetti delle valutazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto Lavoro.

#### Utili (perdite) portati a nuovo

La voce perdite portate a nuovo, al 31 dicembre 2024, ammonta complessivamente a 477.503 mila euro.

#### Risultato dell'esercizio

La Società chiude con un risultato negativo pari a 92.011 mila euro al 31 dicembre 2024.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre esercizi precedenti:

Origine	Importi al 31.12.2024 (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	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di capitale:</b>								
Riserva Straordinaria Rep 72342	267.371	-	267.371	B	-	-	-	-
Riserva trasferimento immobili Ex L. 662/96	284.859	284.859	-	-	-	-	-	-
Differenze ex art. 7 L. 178/02	122.875	-	122.875	A-B	-	-	-	-
Riserva First Time Adoption	(1.596.547)	(1.596.547)	-	-	-	-	-	-
Legge 208/2015 Comma 870	1.590.000	1.590.000	-	-	-	-	-	-
Riserva IFRS 9	(184.029)	(184.029)	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di utili:</b>								
Riserva Legale	4.686	-	4.686	B	-	-	-	-
Riserve per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	372	372	-	-	-	-	-	-
Utili (perdite) portati a nuovo	(477.503)	(477.503)	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>2.281.976</b>	<b>1.887.043</b>	<b>394.933</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>A - Per aumento di capitale</b>					<b>B - Per copertura perdite</b>			
					<b>C - Per distribuzione ai soci</b>			

### 31. FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE E A BREVE TERMINE

La voce è così dettagliata:

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine</b>			
Finanziamenti da banche	2.132	4.264	(2.132)
<b>Finanziamenti a breve termine</b>			
Finanziamenti da banche	399.500	581.591	(182.091)
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>401.632</b>	<b>585.855</b>	<b>(184.223)</b>

La voce, al 31 dicembre 2024, accoglie il debito totale residuo verso gli istituti di credito, pari a 401.632 mila euro (di cui 399.500 mila euro a breve termine). Il decremento netto, pari a 184.223 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, è relativo principalmente all'effetto netto tra:

- decremento degli scoperti di C/C, dei contratti di *factoring* e dei debiti per *confirming* correlati alla cessione di fatture attive e passive per complessivi 224.642 mila euro;
- incremento dei finanziamenti per denaro caldo per 50.000 mila euro;
- decremento derivante dal rimborso, per euro 7.260 mila euro, della rata del finanziamento quinquennale con Banco di Sardegna, inerente il valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione con Tunnel Gest S.p.A.;
- decremento dei debiti per contratti di finanziamento, derivante dai rimborsi effettuati nei mesi di giugno e dicembre, verso Intesa Sanpaolo S.p.A. (2.009 mila euro) e Banco BPM S.p.A. (312 mila euro) a fronte dell'accordo da parte di Anas S.p.A. dei contratti di finanziamento sottoscritti da Anas International Enterprise S.p.A.

Si riporta di seguito il prospetto di riconciliazione relativo alle variazioni complessive delle altre passività e delle altre attività finanziarie distinte tra variazioni monetarie e non monetarie:

Voci del flusso di cassa generato / (assorbito) da attività finanziaria	Saldo al 31.12.2023	Effetto da Rendiconto Finanziario	Effetti non monetari				Saldo al 31.12.2024
			Variazione area	Nuovi Leasing	Riserva CFH	Altro	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(116.393)	(63.119)	0	0	0	0	(179.511)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	585.855	(184.223)	0	0	0	0	401.632
Variazione delle altre attività finanziarie	(824.668)	686.040	0	0	0	78	(138.551)
Variazione delle altre passività finanziarie	586.721	(380.581)	0	775	0	(44.123)	162.792
<b>Totale</b>	<b>231.515</b>	<b>58.117</b>	<b>0</b>	<b>775</b>	<b>0</b>	<b>(44.046)</b>	<b>246.362</b>

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2024, confrontata con il 31 dicembre 2023, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato riportato nella Relazione sulla gestione:

	Valori in migliaia di euro		
Posizione finanziaria netta	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(179.511)	(116.393)	(63.119)
Altre attività finanziarie correnti	(61.373)	(572.440)	511.067
Finanziamenti da banche	399.500	581.591	(182.091)
Altre passività finanziarie correnti	2.176	382.833	(380.657)
Diritti concessori finanziari correnti	(3.310.793)	(3.309.129)	(1.664)
Acconti per opere da realizzare correnti	609.232	577.131	32.101
<b>Posizione finanziaria netta a breve</b>	<b>(2.540.770)</b>	<b>(2.456.408)</b>	<b>(84.362)</b>
Altre attività finanziarie non correnti	(77.177)	(252.228)	175.050
Finanziamenti da banche a medio/lungo termine	2.132	4.264	(2.132)
Altre passività finanziarie non correnti	160.616	203.889	(43.273)
Diritti concessori finanziari non correnti	(89.832)	(235.405)	145.574
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.208.711	1.205.093	3.618
<b>Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine</b>	<b>1.204.450</b>	<b>925.613</b>	<b>278.838</b>
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>(1.336.320)</b>	<b>(1.530.795)</b>	<b>194.476</b>

La posizione finanziaria netta registra una variazione negativa di 194.476 mila euro rispetto al 31 dicembre 2024. Tale variazione è essenzialmente correlata:

- all'incremento dei depositi bancari di 63.119 mila euro, per effetto delle maggiori disponibilità sui conti correnti bancari e postali e al contestuale decremento dei finanziamenti da banche per 184.223 mila euro;
- al decremento delle altre attività finanziarie non correnti e correnti per complessivi 686.118 mila euro, principalmente imputabile alla regolazione del credito netto verso MIT L. 191/2023 - Concessioni ex art. 7 L.178/02 e alla riduzione degli importi pignorati cui conti correnti bancari e degli investimenti in *time deposit*;
- al decremento netto di 143.910 mila euro dei diritti concessori finanziari non correnti e correnti, quale effetto netto fra gli incassi dell'esercizio e l'incremento dei crediti per nuove iscrizioni;
- al decremento delle altre passività finanziarie correnti e non correnti di 423.929 mila euro, principalmente imputabile alla riduzione dei debiti verso lo Stato, di cui 380.798 mila euro a fronte della suddetta regolazione del credito netto verso MIT L. 191/2023 - Concessioni ex art. 7 L.178/02;
- all'incremento netto di 35.719 mila euro degli acconti ricevuti per opere da realizzare non correnti e correnti, quale effetto netto fra la produzione e gli incassi dell'esercizio.

## 32. BENEFICI AI DIPENDENTI

La voce al 31 dicembre 2024 presenta un saldo pari a 23.387 mila euro, come di seguito illustrato:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2024	31.12.2023
Valore attuale obbligazione TFR	23.387	24.245

La voce accoglie anche il "Fondo TFR ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 15 mila euro, che si riferisce al residuo Fondo TFR dei dipendenti dell'ex Fondo Centrale di Garanzia trasferiti in Anas alla data del 1° gennaio 2007.

La tabella illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

### Riconciliazione valutazione IAS 19

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2024	31.12.2023
Defined Benefit Obligation al 01.01.2024	24.245	24.028
Service Cost	-	-
Interest Cost (al lordo dell'imposta sostitutiva)	851	861
Imposta sostitutiva	(86)	-
Benefits paid	(1.279)	(1.007)
Transfers in/(out)	(96)	(68)
Expected DBO al 2024	23.636	23.815
Actuarial (Gains)/Losses da esperienza	(57)	(221)
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi demografiche	10	-
Actuarial (Gains)/Losses da cambio ipotesi finanziarie	(202)	652
Defined Benefit Obligation al 2024	23.387	24.245

### Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

### Riepilogo delle basi tecniche economiche

	31.12.2024	31.12.2023
Tasso annuo di attualizzazione	3,18%	3,08%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%

Si specifica che:

- il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato desunto, coerentemente con il par. 83 dello IAS 19, dall'indice Iboxx Corporate AA con *duration* 7-10 rilevato alla data della valutazione. A tal fine si è scelto il rendimento avente durata comparabile alla durata 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	ISTAT 2022
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti AGO

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati, in termini di variazione del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

### Frequenze annue di turnover e anticipazioni TFR

	31.12.2024	31.12.2023
Frequenza anticipazioni	3,00%	3,00%
Frequenza turnover	1,00%	1,00%

Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani e benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

### Analisi di sensitività dei principali parametri valutativi

	<i>Valori in migliaia di euro</i>
Tasso di turnover +1,00%	23.459
Tasso di turnover -1,00%	23.310
Tasso di inflazione +0,25%	23.653
Tasso di inflazione -0,25%	23.126
Tasso di attualizzazione +0,25%	22.977
Tasso di attualizzazione -0,25%	23.810

### Service Cost e Duration

Service Cost pro futuro annuo	0,00
Duration del piano	7,9

### Erogazione future stimate

<i>Valori in migliaia di euro</i>
1
2
3
4
5

### 33. FONDI PER RISCHI E ONERI

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze a inizio e fine esercizio e le movimentazioni dell'esercizio dei fondi per rischi e oneri che sono classificati tutti a medio lungo termine:

Fondi rischi ed oneri	Valori in migliaia di euro				
	31.12.2023	Acc.nti	Utilizzi	Rilasci ed altre variazioni	31.12.2024
Fondo rischi lavori strade in Concessione	653.567	207.876	(138.015)	(238.843)	484.585
Fondo rischi contenziosi	330.655	67.345	(158.883)	(10.777)	228.340
Fondo rischi copertura perdite partecipate	155	6	0	0	162
<b>Totale</b>	<b>984.377</b>	<b>275.228</b>	<b>(296.898)</b>	<b>(249.620)</b>	<b>713.087</b>

La valutazione del fondo per rischi contenzioso alla data del 31 dicembre 2024 è principalmente frutto dell'aggiornamento dei contenziosi in essere presenti nel sistema informativo "LEGIS" (sistema informativo che ha sostituito a partire dall'esercizio 2024 il sistema "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 2024, è pari 713.087 mila euro e si compone come di seguito illustrato:

- Il "Fondo rischi lavori per strade in concessione", pari a 484.585 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 207.876 mila euro prevalentemente attribuibile a nuove notifiche giudiziali intervenute nel corso dell'esercizio (54.639 mila euro), alla variazione di stima o di rischio operata su cause già precedentemente notificate (149.377 mila euro), nonché all'incremento delle passività potenziali su Riserve e CCT (3.860 mila euro). Tale accantonamento trova la corrispondente contropartita nelle "Altre attività Non Correnti" per la relativa copertura di tale onere. Si rilevano inoltre variazioni in diminuzione per 238.843 mila euro prevalentemente attribuibili alla favorevole conclusione di alcune cause nonché alla variazione di stima o di rischio operata su cause già precedentemente notificate. Gli utilizzi dell'esercizio sono pari a 138.015 mila euro.

La voce accoglie, anche, il "Fondo per rischi e Oneri ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 73.414 mila euro, che rappresenta il fondo appositamente costituito alla data di prima adozione degli IFRS - First Time Adoption (FTA) a copertura dei contenziosi probabili ex Salerno Reggio Calabria nonché per interventi di cui al CDP 2016-2020 (e successivi aggiornamenti) al netto degli utilizzi per la copertura dei contenziosi anticipati da Anas e imputati alla gestione dell'ex Fondo Centrale di Garanzia nel corso degli esercizi (197.022 mila euro);

- Il "Fondo rischi per contenziosi", pari a 228.340 mila euro, accoglie tutti gli accantonamenti non rientranti nella precedente categoria. In particolare, la Società rileva un accantonamento nell'esercizio pari a 67.345 mila euro prevalentemente afferente:

- o a maggiori accantonamenti afferenti alla gestione finanziaria per 24.903 mila euro e relativi prevalentemente all'aggiornamento di stima degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione e all'adeguamento del rischio finanziario relativo alle garanzie prestate al comparto bancario per le iniziative di business intraprese all'estero (Russia) dalla controllata Anas International Enterprise (in decremento di circa 1 milione di euro rispetto al precedente esercizio);
- o all'aggiornamento di stima di contenziosi lavori su strade in concessione Anas ma con componente risarcitoria per circa 24.437 mila euro;
- o a maggiori accantonamenti per 18.005 mila euro principalmente inerenti nuove onerosità potenzialmente stimate sul contenzioso giudiziale responsabilità civile, patrimoniale e relativo contenziosi lavori su strade non in concessione Anas (EELL).

Il Fondo subisce inoltre una variazione netta in decremento di 10.777 mila euro prevalentemente riferibile:

- o all'aggiornamento del livello di rischio e dell'onere di alcune cause lavori relativamente alla manutenzione ordinaria e al contenzioso lavori su commesse obsolete e/o estinte (4.854 mila euro);
- o all'aggiornamento del livello di rischio e dell'onere di alcuni contenziosi stragiudiziali afferenti prevalentemente all'area Responsabilità Civile e Patrimonio (5.923 mila euro).

Gli Utilizzi per 158.883 mila euro hanno interessato principalmente il pagamento del contenzioso LUXO a seguito del provvedimento di dissequestro delle somme oggetto della precedente ordinanza di pignoramento (105.066 mila euro), degli interessi di mora su contenziosi lavori su strade in concessione (23.410 mila euro), contenziosi lavori su strade in concessione Anas ma con componente risarcitoria (20.259 mila euro), per la copertura degli oneri realizzati nel corso dell'esercizio del contenzioso Responsabilità civile senza copertura assicurativa (7.136 mila euro), contenzioso Patrimoniale (1.127 mila euro), del contenzioso Giuslavoristico (1.191 mila euro), e ulteriori onerosità afferenti a contenzioso lavori su strade non in concessione (EELL) o afferenti manutenzione ordinaria (681 mila euro).

Il "Fondo rischi copertura perdite partecipate", pari a 162 mila euro, accoglie l'accantonamento rilevato a fronte della copertura perdite della controllata Autostrade del Lazio in liquidazione S.p.A., sulla base dei risultati del bilancio iniziale di liquidazione del 7 febbraio 2022 e dei successivi aggiornamenti operati con i bilanci intermedi di liquidazione.

Si specifica che alla data di predisposizione del presente bilancio la Società non ha identificato accantonamenti relativi al cambiamento climatico.

A completamento delle informazioni rese con riferimento ai fondi per rischi e oneri, si segnala che l'ammontare rilevato è il frutto della migliore stima possibile in base alle attuali informazioni disponibili, anche se i risultati che si potrebbero consuntivare in futuro potrebbero differire da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati. Pertanto, rimane incerta, in tale contesto, la tempistica dei flussi in uscita.

#### 34. ACCONTI PER OPERE DA REALIZZARE NON CORRENTI E CORRENTI

La voce, pari a complessivi 1.817.943 mila euro (di cui correnti 609.232 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 (53.450 mila euro).

La voce acconti per opere da realizzare rileva un incremento di 35.719 mila euro dovuta principalmente:

- ai nuovi acconti generatisi nell'esercizio al netto delle riclassifiche (779.569 mila euro);
- all'incremento dei reversal di attualizzazioni di esercizi precedenti al netto dell'attualizzazione dell'esercizio (negativi 12.344 mila euro);
- alla restante parte riferita al decremento degli acconti rilevati al 31 dicembre 2024 per effetto della produzione realizzata nell'esercizio al netto dei relativi incassi.

La voce accoglie anche "Acconti per opere da realizzare ex Fondo Centrale di Garanzia", pari a 48.863 mila euro, che si riferisce ai risultati positivi generati dal FCG a partire dalla data di FTA destinati al finanziamento di opere ancora da attivare e realizzare (18.409 mila euro di cui 6.396 riferiti al risultato dell'esercizio) e alla quota dei piani di rimborso incassata e da destinare al pagamento dei lavori in corso di realizzazione (30.454 mila euro).

#### 35. ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARE NON CORRENTI E CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre passività finanziarie alla fine dei due periodi a confronto.

	Valori in migliaia di euro								
	31.12.2024			31.12.2023			Variazione		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso lo Stato	127.572	-	127.572	170.408	380.798	551.206	(42.836)	(380.798)	(423.635)
Debiti finanziari IFRS 16	33.044	2.176	35.220	33.480	2.035	35.515	(436)	142	(295)
<b>Totale</b>	<b>160.616</b>	<b>2.176</b>	<b>162.792</b>	<b>203.889</b>	<b>382.833</b>	<b>586.721</b>	<b>(43.273)</b>	<b>(380.657)</b>	<b>(423.929)</b>

La voce Altre passività finanziarie non correnti e correnti, pari a 162.792 mila euro, si riferisce (i) ai debiti verso lo Stato per 127.572 mila euro, principalmente relativi al valore degli acconti incassati da Anas per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione e non è stata quindi applicata l'attualizzazione e (ii) alle passività finanziarie derivanti dall'applicazione dell'IFRS 16 per 35.220 mila euro, di cui 2.176 mila euro come quota corrente.

Nel corso dell'esercizio si evidenzia un decremento di 423.929 mila euro rispetto all'esercizio 2023, determinato per 380.798 mila euro dall'utilizzo della quota non vincolata di residui passivi iscritti nel Bilancio di Anas dell'esercizio precedente, per l'estinzione dei crediti finanziari verso MIT a fronte della concessione ex art. 7 L. 178/02 vs Strada dei Parchi, per i quali si rimanda al paragrafo 21 "Altre attività finanziarie non correnti e correnti" e per la differenza dal decremento dei debiti verso lo Stato a fronte della riclassifica nella voce Acconti per opere da realizzare della quota riferita a interventi per i quali nel corso dell'esercizio è stato avviato l'iter per la realizzazione.

#### 36. ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI

La voce è composta da debiti e da altre passività non correnti e correnti di natura non commerciale, né finanziaria. La composizione della voce è illustrata nella seguente tabella:

	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Acconti su commesse da cliente	114.551	88.401	26.150
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza soc.	48.964	41.056	7.908
Debiti tributari	20.754	19.074	1.680
Debiti verso personale	47.331	32.371	14.960
Debiti per contributi a favore Soc. Concessionarie	209.868	209.868	-
Altri debiti	151.128	273.798	(122.670)
<b>Totale altre passività</b>	<b>592.597</b>	<b>664.569</b>	<b>(71.972)</b>

Le altre passività presentano un saldo di 592.597 mila euro (di cui 8.980 mila euro di natura non corrente) e registrano un decremento di 71.972 mila euro rispetto all'esercizio precedente. La voce accoglie principalmente:

- acconti su commesse per 114.551 mila euro, relativi soprattutto ad acconti per lavori su strade non in concessione per 107.879 mila euro e ad anticipi percepiti a fronte delle opere da realizzare per 6.679 mila euro;
- debiti verso istituti previdenziali, pari a 48.964 mila euro, che registrano un incremento di 7.908 mila euro;
- debiti tributari, pari a 20.754 mila euro, relativi principalmente ai debiti per ritenute fiscali sui redditi

da lavoro dipendente;

- debiti verso il personale, pari a 47.331 mila euro, che registrano un incremento di 14.960 mila euro;
- debiti per contributi a favore di società concessionarie autostradali pari a 209.868 mila euro, relativi a finanziamenti ricevuti dai Ministeri;
- altri debiti, per 151.128 mila euro, che registrano un decremento di 122.670 mila euro rispetto all'esercizio precedente, e si riferiscono prevalentemente (i) per 22.677 mila euro a debiti per contributi a favore degli enti locali, (ii) per 14.825 mila euro a debiti per espropri, (iii) per 13.697 mila euro a debiti da pedaggi art. 15 comma 2 D.L. 78, (iv) per 28.597 mila euro ai ricavi da pedaggi "Gestione A24 A25", eccedenti i costi sostenuti per la gestione dell'autostrada e rinviate agli esercizi futuri che troveranno futura regolazione con il MIT, (v) per 15.770 mila euro a debiti per depositi e cauzioni, e (vi) per 8.980 mila euro a contributi, di natura non corrente, da riconoscere alla società Veneto Strade S.p.A. e alle Province di Belluno, Treviso e Verona a fronte dei costi sostenuti da queste ai fini della manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, anche volti a garantire l'accessibilità complessiva dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

### 37. DEBITI COMMERCIALI CORRENTI

Nella tabella seguente si riporta la composizione della voce alla fine dei due periodi a confronto.

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Debiti verso fornitori	2.316.341	2.222.368	93.973
Debiti commerciali v/società del gruppo	239.514	213.702	25.812
<b>Totale</b>	<b>2.555.855</b>	<b>2.436.069</b>	<b>119.786</b>

La voce presenta un saldo pari a 2.555.855 mila euro, registrando un incremento dei debiti commerciali pari a 119.786 mila euro, che è riconducibile:

- all'incremento dei debiti verso fornitori per 93.973 mila euro dovuto principalmente all'effetto netto fra: l'incremento dei debiti verso fornitori per fatture ricevute e da ricevere e alla riduzione dei debiti per ritenute a garanzia;
- all'incremento dei debiti verso società del Gruppo per 25.812 mila euro, attribuibile principalmente all'effetto combinato dell'incremento dei debiti verso le società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. (32.409 mila euro), Ferrovie dello Stato S.p.A. (541 mila euro) e Grandi Stazioni Rail S.p.a. (524 mila euro) e alla riduzione del debito verso Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (4.743 mila euro) e Ferrovienord S.p.a. (3.716 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 8.476 mila euro, si riferisce principalmente ai debiti per fatture ricevute e da ricevere e ai debiti per ritenute infortuni accantonate relativamente agli interventi finanziati dall'ex Fondo Centrale di Garanzia.



### 38. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Le attività svolte dalla Società 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.

Si riporta di seguito la classificazione di attività e passività finanziarie secondo i criteri di valutazione previsti dall'IFRS9.

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	2024	2023
Crediti commerciali al costo ammortizzato	201.726	217.383
Disponibilità liquide al costo ammortizzato	179.511	116.393
Altre attività al costo ammortizzato	2.393.965	2.321.028
Attività finanziarie per accordi di servizi in Concessione al costo ammortizzato	3.400.625	3.544.535
Attività per lavori in corso su ordinazione al costo ammortizzato	184.293	204.829
Altre attività finanziarie al costo ammortizzato	138.551	824.668
<b>Totale attività finanziarie</b>	<b>6.498.672</b>	<b>7.228.835</b>
Finanziamenti al costo ammortizzato	401.632	585.855
Debiti commerciali al costo ammortizzato	2.555.855	2.436.069
Altre passività al costo ammortizzato	583.616	664.569
Acconti per opere da realizzare al costo ammortizzato	1.817.943	1.782.224
Altre passività finanziarie al costo ammortizzato	162.792	586.721
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>5.521.838</b>	<b>6.055.438</b>

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, gli obiettivi, le politiche e i processi di gestione di tali rischi e i metodi utilizzati per valutarli, nonché la gestione del capitale. Il presente bilancio include inoltre ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società.

#### RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, la Società è responsabile per la gestione e l'analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito della Società al 31 dicembre 2024 e al 31

dicembre 2023, 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.

	<i>Valori in migliaia di euro</i>				
	Pubblica Amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del Gruppo	31.12.2024
Crediti commerciali correnti e non correnti	166.689	195.763	-	23.568	386.020
Altre attività correnti e non correnti	759.790	1.597.027	-	37.147	2.393.965
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.400.625	61.373	77.177	-	3.539.175
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	179.511	-	179.511
<b>Totale Attività finanziarie</b>	<b>4.327.104</b>	<b>1.854.164</b>	<b>256.689</b>	<b>60.715</b>	<b>6.498.672</b>

	<i>Valori in migliaia di euro</i>				
	Pubblica Amministrazione	Clienti terzi	Istituti finanziari	Società del Gruppo	31.12.2023
Crediti commerciali correnti e non correnti	137.427	261.437	-	23.347	422.211
Altre attività correnti e non correnti	764.448	1.485.170	-	71.411	2.321.028
Attività finanziarie correnti e non correnti*	3.544.535	572.440	252.228	-	4.369.203
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-	116.393	-	116.393
<b>Totale Attività finanziarie</b>	<b>4.446.409</b>	<b>2.319.048</b>	<b>368.620</b>	<b>94.757</b>	<b>7.228.835</b>

\* Alcuni importi sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione

La tabella seguente fornisce la massima esposizione del rischio di credito per controparte al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, con evidenza delle classi di scaduto:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>						
	31.12.2024						
			Scaduti da				
		Non scaduti	0-180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	
						Total	
Pubblica Amministrazione		4.043.231	-	-	168.528	222.749	4.434.508
Fondo Svalutazione		2.565	-	-	1.373	103.466	107.404
<b>Pubblica Amministrazione (netto)</b>	<b>4.040.666</b>	-	-	167.155	119.283	4.327.104	
Società del Gruppo		65.847	-	-	3.308	6.326	75.481
Fondo Svalutazione		8.260	-	-	543	5.962	14.766
<b>Società del Gruppo (netto)</b>	<b>57.587</b>	-	-	2.764	364	60.715	
Clienti Terzi		1.807.966	-	-	46.403	115.276	1.969.645
Fondo Svalutazione		4.677	-	-	1.778	109.026	115.481
<b>Clienti Terzi (netto)</b>	<b>1.803.289</b>	-	-	44.625	6.250	1.854.164	
Istituti Finanziari		256.722	-	-	-	156	256.878
Fondo Svalutazione		33	-	-	-	156	189
<b>Istituti Finanziari (netto)</b>	<b>256.689</b>	-	-	-	-	-	256.689
<b>Totale attività finanziarie</b>	<b>6.158.231</b>	-	-	-	214.544	125.897	6.498.672

**Valori in migliaia di euro**

31.12.2023*							
		Scaduti da					
		Non scaduti	0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione		4.087.648	-	-	254.342	215.414	4.557.404
Fondo Svalutazione		9.813	-	-	1.314	99.868	110.995
<b>Pubblica Amministrazione (netto)</b>		<b>4.077.835</b>	-	-	<b>253.029</b>	<b>115.545</b>	<b>4.446.409</b>
Società del Gruppo		94.808	-	-	6.903	8.829	110.540
Fondo Svalutazione		8.176	-	-	820	6.786	15.782
<b>Società del Gruppo (netto)</b>		<b>86.631</b>	-	-	<b>6.083</b>	<b>2.043</b>	<b>94.757</b>
Clienti Terzi		2.517.193	-	-	63.101	114.773	2.695.067
Fondo Svalutazione		270.611	-	-	416	104.993	376.020
<b>Clienti Terzi (netto)</b>		<b>2.246.582</b>	-	-	<b>62.686</b>	<b>9.780</b>	<b>2.319.048</b>
Istituti Finanziari		368.653	-	-	-	155	368.808
Fondo Svalutazione		33	-	-	-	155	188
<b>Istituti Finanziari (netto)</b>		<b>368.620</b>	-	-	-	-	<b>368.620</b>
<b>Totale attività finanziarie</b>		<b>6.779.669</b>	-	-	<b>321.797</b>	<b>127.369</b>	<b>7.228.835</b>

\* Alcuni importi sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'*impairment* derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

**Valori in migliaia di euro**

31.12.2024						
FVTPL	FVOCI		COSTO AMMORTIZZATO			Totale
	12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime – not impaired	Lifetime – impaired		
da AAA a BBB-	-	-	4.224.488	153.409	234.340	4.612.238
da BB a BB+	-	-	1.985.440	-	68.699	2.054.140
da B a CCC	-	-	-	-	-	-
da CC a C	-	-	-	-	70.134	70.134
D	-	-	-	-	-	-
<b>Valori Contabili Lordi</b>	-	-	<b>6.209.928</b>	<b>153.409</b>	<b>373.174</b>	<b>6.736.512</b>
Fondo Svalutazione	-	-	9.047	1.008	227.785	237.840
<b>Valore Netto</b>	-	-	<b>6.200.882</b>	<b>152.402</b>	<b>145.389</b>	<b>6.498.672</b>

**Valori in migliaia di euro**

31.12.2023*						
FVTPL	FVOCI		COSTO AMMORTIZZATO			Totale
	12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime – not impaired	Lifetime – impaired		
da AAA a BBB-	-	-	4.501.268	251.267	217.714	4.970.249
da BB a BB+	-	-	1.847.120	-	90.515	1.937.635
da B a CCC	-	-	-	-	-	-
da CC a C	-	-	8.454	768.022	47.458	823.935
D	-	-	-	-	-	-
<b>Valori Contabili Lordi</b>	-	-	<b>6.356.843</b>	<b>1.019.289</b>	<b>355.687</b>	<b>7.731.819</b>
Fondo Svalutazione	-	-	15.031	268.247	219.706	502.984
<b>Valore Netto</b>	-	-	<b>6.341.812</b>	<b>751.042</b>	<b>135.981</b>	<b>7.228.835</b>

\* Alcuni importi sono stati riclassificati ai fini di una migliore esposizione

Nel seguito il dettaglio delle variazioni riferite alle rettifiche e riprese di valore delle attività finanziarie:

Valori in migliaia di euro				
	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	Totale
<b>Saldo al 31.12.2023</b>	<b>15.031</b>	<b>268.247</b>	<b>219.706</b>	<b>502.984</b>
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	1.420	0	11.587	13.008
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – non deteriorato	-	-	-	-
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito – deteriorato	-	-	-	-
Attività finanziarie rimborsate	(7.405)	(304)	(824)	(8.532)
Nuove attività finanziarie acquisite	-	-	-	0
Utilizzo Fondo	-	(266.936)	(2.684)	(269.620)
<b>Saldo al 31.12.2024</b>	<b>9.047</b>	<b>1.008</b>	<b>227.785</b>	<b>237.840</b>



LAZIO - PRESONEALE ANAS SULL'AUTOSTRADA A91 "ROMA-AEROPORTO DI FUIMICINO"

## RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto del proprio modello di funzionamento (basato principalmente sull'incasso di contributi pubblici) e dalla possibilità derivante dalla propria attività caratteristica di avere accesso alle fonti di finanziamento bancarie. I finanziamenti sono quasi tutti a breve termine.

Al 31 dicembre 2024 la Società aveva linee di credito pari a complessivi 1.721,3 milioni di euro, di cui 1.717 milioni di euro a breve termine (utilizzate nella misura di 379,8 milioni di euro) e 4,3 milioni di euro a medio/lungo termine.

Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, indicate al lordo degli interessi da versare:

Valori in migliaia di euro						
31 Dicembre 2024	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
<b>Passività finanziarie non derivate</b>						
Finanziamenti da banche	223.684	175.816	2.132	-	-	401.632
Altre Passività finanziarie	-	3.294	-	-	124.278	127.572
Passività del leasing	1.088	1.088	7.331	21.992	3.722	35.220
Debiti commerciali	769.839	1.786.016	-	-	-	2.555.855
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>994.611</b>	<b>1.966.214</b>	<b>9.463</b>	<b>21.992</b>	<b>128.000</b>	<b>3.120.279</b>

Valori in migliaia di euro						
31 Dicembre 2023	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni	Totale
<b>Passività finanziarie non derivate</b>						
Finanziamenti da banche	331.764	249.827	4.264	-	-	585.855
Altre Passività finanziarie	-	383.879	-	-	167.327	551.206
Passività del leasing	1.017	1.017	6.575	19.726	7.178	35.515
Debiti commerciali	766.950	1.669.119	-	-	-	2.436.069
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>1.099.732</b>	<b>2.303.843</b>	<b>10.839</b>	<b>19.726</b>	<b>174.506</b>	<b>3.608.646</b>

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro i 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni:

Valori in migliaia di euro				
31 Dicembre 2024	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	401.632	399.500	2.132	-
Passività del leasing	35.220	2.176	29.322	3.722
Altre Passività finanziarie	127.572	3.294	-	124.278
<b>Debiti Finanziari non derivati</b>	<b>564.424</b>	<b>404.970</b>	<b>31.454</b>	<b>128.000</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>2.555.855</b>	<b>2.555.855</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Valori in migliaia di euro				
31 Dicembre 2023	Valore Contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Finanziamenti da banche	585.855	581.591	4.264	-
Passività del leasing	35.515	2.035	26.302	7.178
Altre Passività finanziarie	551.206	383.879	-	167.327
<b>Debiti Finanziari non derivati</b>	<b>1.172.576</b>	<b>967.505</b>	<b>30.566</b>	<b>174.506</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>2.436.069</b>	<b>2.436.069</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 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: (i) rischio di *cash flow*: che è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati a un tasso di interesse di mercato; (ii) rischio di *fair value*: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato.

In presenza di una esposizione finanziaria di breve periodo, si ritiene tale rischio possa principalmente incidere sulla misurazione delle poste derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12.

### Sensitività al tasso d'interesse

Nell'esercizio 2024 se i tassi di interesse fossero stati in media più alti (o più bassi) di 50 *basis point*, mantenendo costanti tutte le altre variabili e senza considerare le disponibilità liquide, il risultato ante imposte avrebbe recepito una variazione negativa (positiva) fino a un massimo di 7,15 milioni di euro (5,2 milioni di euro- negativa/positiva – per il conto economico dell'esercizio 2023).

La seguente tabella illustra la sensitività a una variazione ragionevolmente possibile dei tassi di interesse sulle attività finanziarie e gli acconti correlati alle poste sotto IFRIC 12.

Valori in migliaia di euro		
Incremento/decremento dei punti base	Effetto sull'utile ante imposte	
Attività finanziarie e Acconti da IFRIC 12	-0,50%	7.120
	0,50%	(7.149)

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

### RISCHIO DI CAMBIO

La Società è principalmente attiva nel mercato italiano e comunque in Paesi dell'area euro ed è pertanto esposta solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute in cui opera.

### GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

### 39. ULTERIORI INFORMAZIONI

#### Passività potenziali 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 giudiziali in corso, per i quali, anche in base alle indicazioni dei legali e dei responsabili dei procedimenti lavori, non è possibile determinare in maniera oggettiva se e quali oneri possano scaturire a carico della Società, sebbene non si possano escludere, a oggi e in via assoluta, esiti sfavorevoli le cui conseguenze potrebbero consistere, oltre che nell'eventuale risarcimento dei danni, nel sostenimento

di oneri connessi ad appalti con terzi, alla responsabilità civile, all'utilizzo del patrimonio aziendale.

In relazione alle passività potenziali non lavori ritenute "possibili", relativamente ai segmenti patrimoniale, responsabilità civile, giuslavoristico, nonché alle controversie concernenti lavori su strade non in concessione Anas e rapporti di concessione autostradali, si precisa che rispetto a un *petitum* di circa 1,1 miliardi di euro la valutazione dell'onere presunto è pari a 378 milioni di euro (617 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

La variazione netta in decremento è attribuibile prevalentemente alla chiusura di alcune posizioni a seguito di favorevoli sentenze nonché in parte all'aggiornamento del livello di rischio di alcuni contenziosi che al 31 dicembre 2024 risultano pertanto accantonati all'interno del Fondo per Rischi e Oneri.

In relazione alle passività potenziali per quanto attiene al contenzioso giudiziale lavori risultano presenti numerose richieste definite potenzialmente "possibili". L'importo del *petitum* di richiesta ammonta complessivamente a circa 0,9 miliardi di euro, e in base alle valutazioni acquisite è ipotizzabile un onere futuro pari a circa 204 milioni di euro (378 milioni di euro al 31 dicembre 2023).

### ARBITRATI

#### Arbitrati con General Contractor

Allo stato non sussistono procedimenti arbitrali pendenti che coinvolgono Anas e Contraenti Generali. Viene di seguito riportato il principale contenzioso pendente con il Contraente Generale evidenziando eventuali aggiornamenti intervenuti dalla data dell'ultimo Bilancio.

**1)** Risulta, in corso, il contenzioso con Reggio Calabria Scilla Società Consortile per Azioni in liquidazione, sulle riserve iscritte dal Contraente Generale in relazione ai lavori di ammodernamento e adeguamento al Tipo 1/A delle norme CNR 80/ dal km 423,300 (Svincolo di Scilla incluso) al km 442,920 (DG 87/03 - contratto rep. n. 56717 del 9/3/2005) – Macrolotto VI. Con atto rep. n. 123228, racc. n. 6986 del 14 marzo 2005, l'ATI aggiudicataria aveva costituito, ai sensi degli artt. 2615-ter c.c. e 9, comma 10 D.Lgs. n. 190/2002, come previsto dall'art. 176 D.Lgs. n. 163/2006, la società di progetto denominata Reggio Calabria - Scilla S.c.p.a. (RC SCILLA), che era subentrata nel contratto.

I lavori in oggetto erano stati consegnati il 10 ottobre 2007, con termine di ultimazione inizialmente fissato al 1° febbraio 2011. In corso d'opera, si erano manifestati numerosi ostacoli al regolare andamento dei lavori, tra cui l'incapacità dei siti di deposito originariamente individuati dalla committente in sede di progetto definitivo di ricevere il materiale proveniente dagli scavi necessari alla realizzazione dell'opera.

In data 29 aprile 2010-5 maggio 2010 era stato firmato tra l'Anas e la RC SCILLA l'atto aggiuntivo n. 1, che recepiva le perizie di variante n. 11 e 22, con cui era stato sancito lo stralcio dall'oggetto del contratto dei lavori relativi alla tratta terminale dell'opera, compresa tra lo svincolo di Campo Calabro (escluso) e Reggio Calabria-Santa Caterina dal km 433,750 al km 442,920, nonché l'esecuzione dei lavori residui. Per effetto delle variazioni apportate con la perizia di variante n. 2 e a seguito della rimodulazione dei lavori

residui, l'importo complessivo dei lavori, originariamente pari a 496 milioni di euro, era stato rideterminato in complessivi 416 milioni di euro, la data di ultimazione era stata fissata all'8 marzo 2013 e in seguito si era resa necessaria la redazione di altre tre perizie di variante (PVT n. 3, 4 e 5).

Con atto di citazione notificato in data 13 maggio 2019 (RG 31941/2019) la società Reggio Calabria Scilla S.c.p.a. in liquidazione, in persona del legale rappresentante pro tempore, conveniva in giudizio avanti all'intestato Tribunale, Anas S.p.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, chiedendone la condanna al pagamento in proprio favore della somma di 205 milioni di euro, in accoglimento delle pretese di cui alle riserve nn. 22, 24, 25, 28, 35, 37, 41, 43, A, B. Con sentenza del Tribunale di Roma, sez. XVII Civ. (sezione speciale Imprese) n. 64/2023 pubblicata il 2 gennaio 2023, Anas è stata condannata al pagamento dell'importo pari a 5,93 milioni di euro oltre accessori.

La sentenza è stata appellata da RC Scilla con successivo atto di citazione in appello. Anas si è regolarmente costituita in giudizio nel quale è stato disposto il rinvio all'udienza del 30 settembre 2025 per la precisazione delle conclusioni.

Il rischio per il grado di appello è stato stimato come "Possibile" e l'onere è stato quantificato pari a 10,04 milioni di euro, in base alla differenza tra l'importo della CTU del primo grado (15,97 milioni di euro) e quanto pagato a seguito della condanna (5,93 milioni di euro).

#### **Altri arbitrati**

Allo stato non sussistono procedimenti arbitrali pendenti che coinvolgono Anas, ma sono pendenti davanti alle Autorità giudiziarie alcuni procedimenti di impugnazione dei lodi arbitrali emessi nei confronti della Società.

#### **PROCEDIMENTI CIVILI E AMMINISTRATIVI**

In ordine alle attività e passività potenziali si segnalano i seguenti procedimenti:

**1)** Con atto di citazione notificato in data 15 novembre 2019 la Alessandro Patanè Consulting ha notificato un atto di citazione nei confronti del Ministero dell'Interno e Anas per il riconoscimento dell'indebito utilizzo da parte di Anas e del ridetto Ministero del software di gestione del sistema Vergilius, illegittimamente – secondo controparte – ottenuto da Autostrade. Conseguentemente la controparte richiede la condanna alla corresponsione del complessivo importo di 21 milioni di euro e/o a quanto sarà ritenuto di giustizia.

Anas si è costituita con comparsa depositata il 27 maggio 2020 con la quale ha sostenuto, attraverso la difesa interna, l'infondatezza della richiesta nonché, in ogni caso, la manleva da parte di Autostrade, società che ha fornito il software. Di conseguenza, Anas ha chiesto di essere autorizzata a chiamare in causa le imprese terze (Autostrade S.p.A. e Autostrade Tech S.p.A.), con conseguente richiesta di spostamento della prima udienza. L'udienza prevista per il 14 gennaio 2021 è stata rinviata al 15 settembre 2021 con termini ex art.183 comma 6 c.p.c. Il Ministero dell'Interno non si è costituito ed è

stato dichiarato contumace. Il Tribunale di Roma (RG 71112/2019), in data 15 settembre 2021 ha da ultimo sospeso il giudizio ex art. 295 c.c. (il giudizio è tutt'ora sospeso), per pregiudizialità rispetto ad altri due procedimenti pendenti tra le parti per il medesimo oggetto e in particolare: (i) un giudizio relativo alla titolarità del software e del sistema informativo per il controllo di velocità tra le società chiamate in causa da Anas (Autostrade per l'Italia S.p.A. e Autostrade Tech S.p.A.) e la società di Patanè, di cui non è parte Anas; nonché (ii) un giudizio volto ad accertare se vi sia stata o meno contraffazione da parte di Autostrade del brevetto Craft (di cui Anas non è parte).

Quanto a questi ultimi giudizi, la Corte di Cassazione con ordinanza n. 24112 pubblicata in data 8 agosto 2023, ha respinto il ricorso di Craft accertando che il sistema SICVe di Autostrade non ha costituito contraffazione del sistema brevettato da Craft. Risulta invece ancora pendente in Cassazione il giudizio sulla paternità del software tra Autostrade e Patanè (nrg. 4295/2023).

In data 26 aprile 2024, la Alessandro Patanè S.r.l. ha formulato istanza di accesso agli atti nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Anas, finalizzata a ottenere l'esibizione di tutta la documentazione relativa all'approvazione del sistema Vergilius Plus, intervenuta con decreto del MIT n. 149 del 27 marzo 2024. In data 24 maggio 2024, Anas ha riscontrato negativamente la richiesta, ravvisando la carenza, sotto il profilo della motivazione, degli elementi necessari a integrare i requisiti previsti dalla legge n. 241/1990. Il sig. Patané non ha impugnato il diniego di Anas dinanzi al TAR competente.

Con successive note, la Alessandro Patanè S.r.l., reiterando le proprie infondate tesi, ha chiesto ad Anas il pagamento di un canone annuo di 60 milioni di euro per la licenza d'uso del software. Secondo la Patanè S.r.l., la richiesta troverebbe fondamento nell'esigenza di "regolarizzare", dal punto di vista economico, il presunto utilizzo indebito del software da parte di Anas, mediante l'emissione di un ordine di acquisto della licenza d'uso. Al riguardo, si segnala che, allo stato, non sussiste alcun titolo giudiziale e/o contrattuale che consenta all'istante di affermare che Anas S.p.A. abbia violato le licenze d'uso sul software e, conseguentemente, che legittimi lo stesso a richiedere tale ingente somma. A ogni modo, si segnala che la società Tecnositaf S.p.A., con nota dell'11 giugno 2024, nel confermare l'infondatezza di qualsivoglia pretesa, richiesta e/o diffida relativa al prodotto Vergilius Plus, dalla stessa realizzato, si è espressamente obbligata a tenere indenne e manlevare Anas da qualsivoglia richiesta della Alessandro Patané S.r.l., con particolare riferimento alla titolarità dei diritti di proprietà intellettuale sul prodotto e a ogni richiesta risarcitoria, indennitaria e/o ad altro titolo derivante dalla pretesa titolarità di diritti da parte di quest'ultima.

**2)** La pretesa del Consorzio As.co.sa formulata innanzi al Tribunale di Napoli con atto di citazione del 5 luglio 2019 (ove richiede 247 milioni di euro), si fonda sul diritto di vedersi riconosciuta una completa reintegrazione patrimoniale nell'ambito dei lavori relativi alla costruzione della "Bretella stradale di collegamento tra l'asse mediano e l'asse di supporto ASI" conseguente, ex art.1458 c.c., alla dichiarata risoluzione della concessione stipulata nel lontano anno 1981 per grave inadempimento dell'Anas. Infatti, al riguardo si specifica che: con sentenza n. 11464 del 30 settembre 2013, il Tribunale di Napoli, affermata la responsabilità di Anas, dichiarò la risoluzione della convenzione e condannò l'Anas al pagamento, a vario titolo, di ingenti somme (circa 12 milioni di euro già versati).

Anas ha proposto appello ma anche la Corte di Appello confermò l'avvenuta risoluzione della concessione e la condanna di Anas al risarcimento dei danni. La relativa sentenza è ora sottoposta allo scrutinio della Suprema Corte di Cassazione, presso la quale il relativo ricorso tuttora pende con udienza inizialmente fissata al 28 aprile 2023. Pertanto, nel caso la Cassazione confermasse la risoluzione della convenzione potrebbe esserci l'alea di una condanna di Anas alla *restitutio in integrum* ovvero a un importo equivalente al valore dell'opera.

Al riguardo, bisogna rappresentare che Anas in tale giudizio ha eccepito la manleva statale delle eventuali somme riconosciute al Consorzio As.co.sa in quanto vi è giurisprudenza favorevole della Cassazione che afferma il principio dell'accordo *ex lege statale* in ordine agli oneri del contenzioso relativo alla realizzazione delle opere di cui al Titolo VIII L. 219/81 e derivante da fatti e atti anteriori al trasferimento agli enti destinatari (tra cui Anas, subentrata nel 1996). Nell'atto di costituzione di Anas è stata altresì eccepita l'inammissibilità della domanda, la prescrizione della stessa nonché contestato il quantum della pretesa. Alla luce di quanto sopra esposto, il presente giudizio, pendente innanzi al Tribunale di Napoli, dato il nesso di pregiudizialità, potrà essere riassunto da controparte solo all'esito della decisione della Suprema Corte di Cassazione in merito alla legittimità o meno della risoluzione contrattuale della convenzione del 1981, nonché alla fondatezza delle eccezioni di compensazione reiterate da Anas.

All'udienza del 24 gennaio 2024, la Corte di Cassazione ha adottato un'ordinanza interlocutoria con la quale, nel sollecitare la definizione bonaria della controversia, ha disposto un rinvio della causa onde riscontrare lo stato delle trattative. Invero, As.co.sa ha trasmesso una proposta transattiva, a fronte della quale Anas ha richiesto pareri legali e tecnici in ordine alla eventuale composizione bonaria della lite a tutti i legali costituiti, in coerenza con le vigenti procedure aziendali.

Con nota del 20 novembre 2024 l'Avocatura Generale dello Stato, ha riscontrato la richiesta di parere formulata da Anas, in sintesi deducendo:

- a) "che un eventuale accordo transattivo debba necessariamente coinvolgere la Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Commissario Straordinario *ex lege* 219/1981 atteso che nel corso degli anni il rapporto li ha visti a vario titolo coinvolti, tanto da essere stati parte, eventualmente anche originarie, nelle vicende contenziose";
- b) Che per potersi esprimere sulla convenienza economica di una soluzione transattiva e, comunque, sulla definizione complessiva della controversia sia necessaria una cognizione completa di tutti i contenziosi pendenti fra le parti "al fine di evitare che l'ipotesi transattiva in discussione – una volta conclusa – possa determinare rinunce inconsapevoli a crediti da restituzione di codesta Società o della Presidenza del Consiglio dei Ministri o non estinguere del tutto le ragioni del contendere".

Sono in corso, pertanto, interlocuzioni con l'Avocatura Generale dello Stato al fine della ricostruzione di tutti i contenziosi pendenti fra le parti.

Per ragioni di completezza, si segnala che in relazione alla medesima vicenda pendono dinanzi al Tribunale di Napoli altri giudizi promossi da As.co.sa contro Anas (RG nn. 4004/2016, 4097/2019,

19677/2019) attualmente sospesi in attesa della definizione del giudizio in Cassazione, a cui risultano pregiudizialmente connessi. In particolare, con atto di citazione del 5 luglio 2019, As.co.sa ha convenuto in giudizio Anas ivi formulando domanda di restituzione del valore venale dell'opera realizzata (Bretella stradale di collegamento tra l'asse mediano e l'asse di supporto delle A.S.I.) ex art. 1458 c.c., pari a 246,57 milioni di euro, ciò sulla scorta dell'accertamento giudiziale della risoluzione per grave inadempimento della convenzione, già sub iudice in Cassazione.

Il giudizio RG 19677/19 è stato sospeso con provvedimento del 2 novembre 2022 sino all'esito del pregiudiziale ricorso in Cassazione formulato avverso la sentenza della Corte di Appello di Napoli n. 2996/17 confermativa della risoluzione contrattuale per inadempimento di Anas.

In occasione dell'udienza del 24 gennaio 2024, la Corte di Cassazione, su richiesta di differimento congiunto, ha disposto il rinvio a nuovo ruolo, specificando che all'udienza la stessa vorrà "riscontrare lo stato delle trattative", tutt'ora pendenti. In detta sede si darà atto del parere dell'Avocatura.

**3)** Il contenzioso ha a oggetto le riserve (n. 24), iscritte da NBI S.p.A. (già Busi Impianti S.p.A. già NBI S.r.l.) in ati con Impresa S.p.A. ed Ellemme Impianti S.p.A., sui documenti contabili afferenti all'appalto avente a oggetto i lavori di costruzione della variante alla strada statale 145 "Sorrentina" tra i km 11,600 e il km 14,000 – completamento e adeguamento opere civili – realizzazione degli impianti tecnologici e di sicurezza (contratto del 20 dicembre 2005 rep. 321034).

NBI, in particolare, con atto di citazione notificato in data 20 maggio 2014, ha convenuto Anas dinanzi al Tribunale di Napoli al fine di sentirla condannare al pagamento dell'importo di 81,48 milioni di euro per le riserve oltre interessi.

Con sentenza n.7881/2019 il Tribunale di Napoli ha condannato Anas al pagamento di 5,30 milioni di euro oltre rivalutazione e interessi. La sorte è stata pagata da Anas nell'ottobre del 2019 con riserva di ripetizione in caso di esito favorevole del giudizio di gravame.

Con atto di appello, ritualmente notificato, Anas ha impugnato la predetta sentenza chiedendo la riforma integrale della sentenza.

NBI dal canto suo costituendosi in giudizio ha proposto appello incidentale domandando la condanna di Anas al pagamento dell'importo di 81,10 milioni di euro.

La causa dapprima trattenuta in decisione all'udienza del 6 aprile 2023 è stata poi rinviata nuovamente per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 6 settembre 2024 all'esito della quale è stata trattenuta in decisione.

**4)** Con atto di citazione del 1° luglio 2014, Mambrini Costruzioni s.r.l. ha convenuto in giudizio Anas S.p.A. dinanzi al Tribunale di Roma (RG 45192/2014) affinché venisse dichiarata la risoluzione del contratto avente a oggetto i lavori di adeguamento e ammodernamento della strada statale 131 "Carlo Felice" tra il km 32,300 e il km 41,000. Quale conseguenza della risoluzione Mambrini Costruzioni s.r.l. ha

domandato la condanna di Anas al pagamento dell'importo complessivo di 91,64 milioni di euro.

Il suddetto giudizio si è concluso con la sentenza non definitiva 9619/2017 con cui il Tribunale di Roma ha dichiarato la risoluzione del contratto per fatto e colpa di Anas, disponendo la prosecuzione del giudizio per la quantificazione dei danni.

Tale sentenza non definitiva è stata impugnata da Anas prima in Corte d'Appello (giudizio RG 8395/2017) e poi presso la Corte di Cassazione (giudizio RG 23747/2020). In relazione a tale ultimo giudizio si è in attesa della fissazione dell'udienza.

A seguito della prosecuzione del giudizio di primo grado RG 45192/2014, con la sentenza n. 8181/2021, il Tribunale di Roma ha condannato Anas al pagamento in favore di Mambrini della somma di 9,59 milioni di euro, (oltre interessi, rivalutazione e spese legali) di cui 4 milioni in favore del terzo intervenuto BNL S.p.A. (che ha già ottenuto il pagamento della predetta somma in forza del pignoramento RGE n. 16026/2021).

Gli importi dovuti a Mambrini in forza di tale sentenza sono stati già pagati da Anas in forza di apposito accordo.

Con atto di appello, ritualmente notificato, Anas ha impugnato dinanzi alla Corte di Appello di Roma la sentenza n. 8181/2021 (giudizio RG 4493/2021) con la quale il Tribunale ha quantificato i pretesi danni cagionati alla Mambrini. Si sono, quindi, costituite in giudizio Mambrini Costruzioni s.r.l. e Banca Nazionale del Lavoro S.p.A. proponendo a loro volta appello incidentale. La causa in questione è stata trattenuta in decisione dalla Corte di Appello di Roma all'udienza dell'8 gennaio 2024.

In data 15 luglio 2024 è stata pubblicata la sentenza n. 5097/2024 con cui la Corte di Appello di Roma accogliendo parzialmente l'appello di Anas e l'appello incidentale di Mambrini Costruzioni S.r.l., ha condannato Anas al pagamento, in favore di Mambrini Costruzioni S.r.l. della somma di 4,89 milioni di euro "con interessi legali dalla domanda sulla somma di 2,22 milioni di euro, e con rivalutazione secondo indici ISTAT dal 10 settembre 2012 e interessi legali sulla somma anno per anno rivalutata, sulla somma di 6,67 milioni di euro".

Con la medesima sentenza la Corte di Appello di Roma ha, inoltre, accolto l'appello incidentale di Banca Nazionale del Lavoro S.p.A. nella parte in cui quest'ultima ha domandato che le spese di CTU fossero poste a carico di Anas.

Per il resto la Corte di Appello ha confermato la sentenza impugnata (condanna di Anas S.p.A. al pagamento della somma di 4 milioni di euro in favore di Banca Nazionale del Lavoro S.p.A.).

**5)** Il contenzioso del Consorzio Co.Ge.Ri contro Anas e Regione Campania ha a oggetto l'accertamento e la conseguente condanna della Regione Campania e di Anas S.p.A. in merito al silenzio serbato da entrambe sulla diffida del 4 aprile 2024: il Consorzio CO.GE.RI è stato concessionario *ex lege* 219/1981 dei lavori di progettazione e realizzazione della bretella di raccordo Circumvallazione esterna di Napoli –

asse mediano – asse di supporto A.S.I. e raccordo in galleria tra la rotonda di Arzano e lo svincolo di Miano.

Con atto di diffida e il conseguente ricorso al TAR Campania sede di Napoli il ricorrente ha richiesto in riferimento ai lavori suindicati: a) il risarcimento del danno per ritardo da collaudo, mancata contabilizzazione di opere eseguite, sospensione illegittima dei lavori nonché il riconoscimento delle spese di progettazione; b) la presa in consegna tutte le aree e le opere oggetto di convenzione e di proprietà dell'Ente Regionale; c) l'acquisizione e la gestione di tutti gli espropri e delle relative vertenze giudiziarie (con relativi oneri processuali sia pregressi sia a venire a carico del Consorzio, in ragione della perdita di efficacia della convenzione dal 1 gennaio 2002) incluso il pagamento diretto degli indennizzi ancora dovuti alle ditte che il COGERI ha espropriato in nome e per conto dell'ente concedente e che implicano un esborso da effettuare per oltre 21 milioni di euro; d) la presa in consegna delle aree esterne necessarie all'accesso in "Galleria" lato di Miano, con l'obbligo di provvedere alla rimozione dei cumuli presenti in loco, derivanti dagli scavi eseguiti dalla Procura della Repubblica, in relazione alla sospensione dei lavori della galleria disposta per gli accertamenti penali.

Il TAR Campania ha disposto la sospensione del giudizio in quanto la ricorrente in data 21 ottobre 2024 ha depositato ricorso in Cassazione per regolamento preventivo di giurisdizione.



VENETO - STRADA STATALE 51 "DI ALEMAGNA", LAVORI VARIANTE DI VALLE DI CADORE

## PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Allo stato non sussistono procedimenti pendenti che coinvolgono Anas dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie.

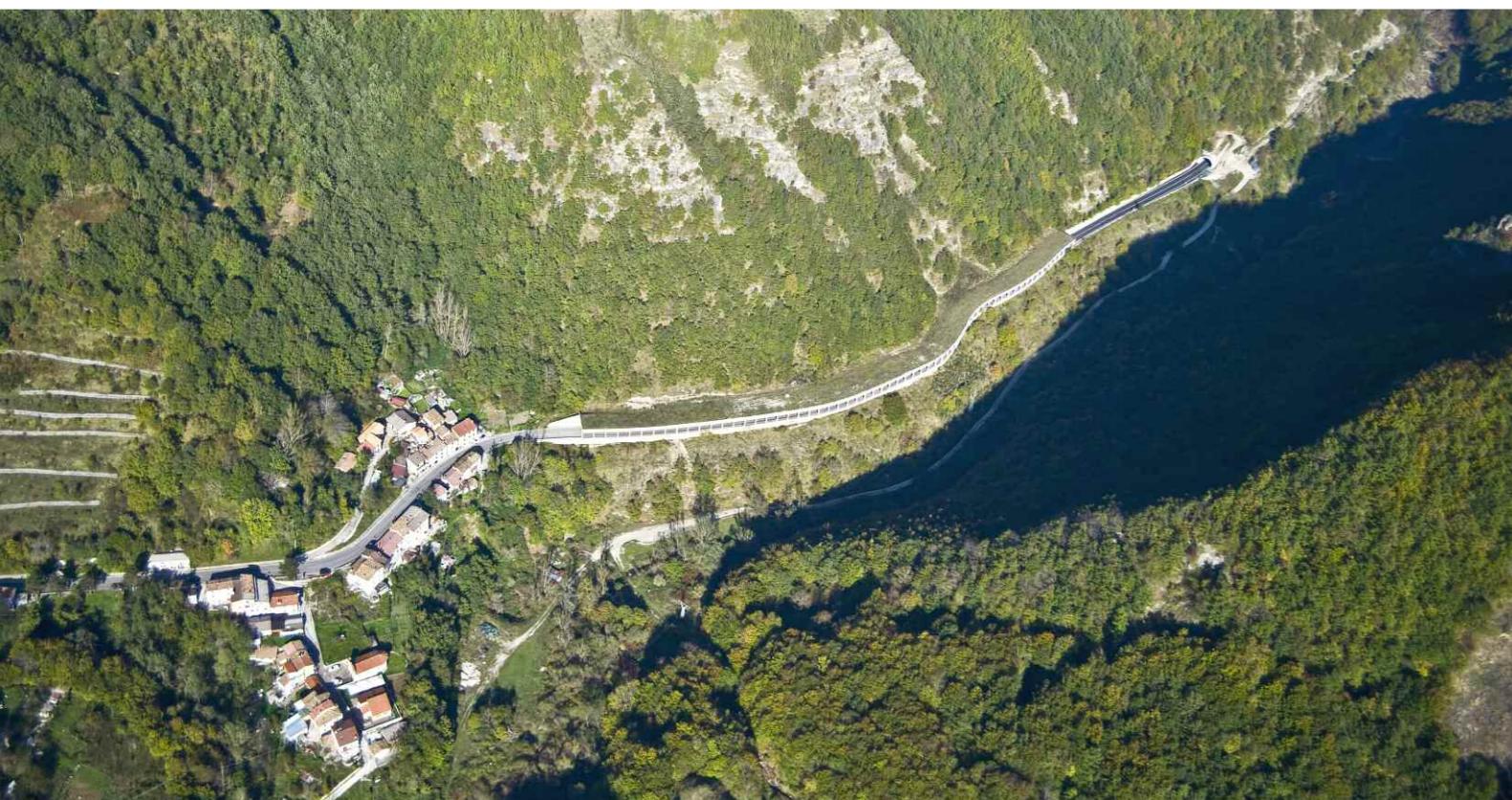
### Compenso Società di revisione

Si evidenzia – ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc – che relativamente all'esercizio 2024 l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 316 mila euro, inclusi corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (pari a 37 mila euro).

### Compensi Amministratori e Sindaci

I compensi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni sono pari a 271 mila euro ripartiti come evidenziato in tabella:

	Valori in migliaia di euro		
	31.12.2024	31.12.2023	Variazione
Amministratori	209	225	(17)
Sindaci	62	62	(0)
<b>Totale</b>	<b>271</b>	<b>287</b>	<b>(17)</b>



### Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della Società controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. esposti di seguito sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2023, nonché del risultato economico conseguito dalla Società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredata della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

### CONTO ECONOMICO

	Note	2023	2022	Valori in euro
<b>Ricavi e proventi</b>	-	121.444.104	155.092.526	
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	116.735.787	145.341.259	
Altri proventi	5	4.708.317	9.751.267	
<b>Costi operativi</b>	-	(243.493.585)	(346.934.158)	
Costo del personale	6	(73.793.425)	(67.990.655)	
Materie prime. Sussidiarie, di consumo e merci	7	(7.288.717)	(22.138.333)	
Costi per servizi	8	(115.523.308)	(152.820.594)	
Altri costi operativi	9	(30.613.035)	(28.069.936)	
Costi per lavori interni capitalizzati	10	564.796	531.008	
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	11	(16.839.896)	(76.445.648)	
<b>Risultato operativo</b>	-	(122.049.481)	(191.841.632)	
<b>Proventi e oneri finanziari</b>	-	246.137.724	231.313.951	
Proventi da partecipazioni	12	228.360.244	216.429.866	
Altri proventi finanziari	12	542.172.747	155.751.939	
Oneri su partecipazioni	13	(132.845.445)	(43.111.139)	
Altri oneri finanziari	13	(391.549.822)	(97.756.715)	
<b>Risultato prima delle imposte</b>	-	124.088.243	39.472.319	
Imposte sul reddito	14	76.640.871	50.677.703	
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	-	200.729.114	90.150.022	

### CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

	Note	2023	2022	Valori in euro
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	-	200.729.114	90.150.022	

#### Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:

Utili/(perdite) relativi a benefici attuarii	27/29	(41.714)	887.961
Effetto fiscale Utili/(perdite) relativi a benefici attuarii	27/29	8.966	(243.071)

#### Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni:

Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	27/29	(117.281)	-
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	27/29	28.147	-
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	-	(121.882)	644.890
<b>Totale Conto economico complessivo dell'esercizio</b>	-	200.607.232	90.794.912

**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA**

	Note	31.12.2023	31.12.2022	Valori in euro
<b>Attività</b>				
<b>Attività non corrente</b>				
Immobili, impianti e macchinari	15	52.899.207	54.747.980	
Investimenti immobiliari	16	388.731.956	391.689.120	
Attività immateriali	18	1.178.343	48.002.261	
Partecipazioni	20	38.222.414.480	38.059.837.535	
Attività finanziarie (inclusi derivati)	21	10.069.986.269	8.736.030.767	
Attività per imposte anticipate	19	85.462.729	104.753.491	
Crediti commerciali	24	2.553.508	3.782.117	
Altre attività	22	1.792.552.801	1.611.918.196	
<b>Totale</b>	-	<b>50.615.779.293</b>	<b>49.010.761.467</b>	
<b>Attività corrente</b>				
Rimanenze	23	334.026.397	340.649.442	
Attività finanziarie (incusi i derivati)	21	3.811.913.225	2.706.451.344	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	25	1.504.360.565	626.221.660	
Crediti tributari	26	90.839.402	84.908.211	
Crediti commerciali	24	370.987.205	196.706.328	
Altre attività	22	779.735.700	605.601.588	
<b>Totale</b>	-	<b>6.891.862.493</b>	<b>4.560.538.573</b>	
<b>Totale Attività</b>	-	<b>57.507.641.786</b>	<b>53.571.300.040</b>	
<b>Patrimonio netto e passività</b>				
<b>Patrimonio netto</b>				
Capitale sociale	27	39.204.173.802	39.204.173.802	
Riserve	27	71.620.621	67.235.002	
Utili (Perdite) portati a nuovo	27	714.634.985	628.992.464	
Utili (Perdite) d'esercizio	27	200.729.114	90.150.022	
<b>Totale</b>	-	<b>40.191.158.522</b>	<b>39.990.551.290</b>	
<b>Passività</b>				
<b>Passività non corrente</b>				
Finanziamenti a medio/lungo termine	28	10.180.762.628	8.466.485.317	
Benefici ai dipendenti	29	4.505.556	5.363.697	
Fondi rischi e oneri	30	33.697.135	111.986.122	
Passività finanziarie (inclusi derivati)	31	12.908.926	19.374.668	
Passività per imposte differite	19	61.822.275	99.610.975	
Altre passività	32	1.801.273.397	1.613.705.347	
<b>Totale</b>	-	<b>12.094.969.917</b>	<b>10.316.526.126</b>	
<b>Passività corrente</b>				
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	28	3.201.288.336	1.551.562.201	
Passività finanziarie (inclusi derivati)	31	1.216.019.380	1.002.445.197	
Debiti commerciali correnti	33	143.894.571	96.401.758	
Altre passività	32	660.311.060	613.813.468	
<b>Totale</b>	-	<b>5.221.513.347</b>	<b>3.264.222.624</b>	
<b>Totale Passività</b>	-	<b>17.316.483.264</b>	<b>13.580.748.750</b>	
<b>Totale Patrimonio Netto e Passività</b>	-	<b>57.507.641.786</b>	<b>53.571.300.040</b>	

I dati essenziali della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., che effettua l'attività di direzione e coordinamento, esposti di seguito sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 31 dicembre 2023, nonché del risultato economico conseguito dalla Società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredata della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

**CONTO ECONOMICO**

	Note	2023	2022	Valori in euro
<b>Ricavi e proventi</b>	-	<b>2.867.549.752</b>	<b>3.233.448.295</b>	
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	(4)	2.713.145.722	3.075.386.935	
Altri proventi	(5)	154.404.030	158.061.360	
<b>Costi operativi</b>	-	<b>(2.617.358.864)</b>	<b>(2.921.671.819)</b>	
Costo del personale	(6)	(1.674.672.798)	(1.488.245.680)	
Materie prime. Sussidiarie, di consumo e merci	(7)	(889.756.963)	(1.110.514.194)	
Costi per servizi	(8)	(1.061.461.094)	(967.373.952)	
Altri costi operativi	(9)	(99.646.722)	(87.272.935)	
Costi per lavori interni capitalizzati	(10)	1.279.607.830	940.608.669	
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(11)	(171.429.117)	(208.873.727)	
<b>Risultato operativo</b>	-	<b>250.190.888</b>	<b>311.776.476</b>	
Proventi e oneri finanziari	-	(54.122.900)	(48.811.003)	
Proventi finanziari	(12)	12.136.600	1.652.859	
Oneri finanziari	(13)	(66.259.500)	(50.463.862)	
<b>Risultato prima delle imposte</b>	-	<b>196.067.988</b>	<b>262.965.473</b>	
Imposte sul reddito	(15)	-	-	
<b>Risultato di esercizio delle attività continuative</b>	-	<b>196.067.988</b>	<b>262.965.473</b>	
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	-	-	-	
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	-	<b>196.067.988</b>	<b>262.965.473</b>	

**CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO**

	Note	2023	2022	Valori in euro
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	-	<b>196.067.988</b>	<b>262.965.473</b>	
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio:				
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	(28)	(2.257.417)	39.473.400	
Effetto fiscale Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	-	-	-	
<b>Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio</b>	(28)	3.575.245	5.093.785	
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni:				
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(28)	(1.219.751)	5.941.627	
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	-	98.077	50.508.812	
<b>Conto economico complessivo dell'esercizio</b>	-	<b>196.166.065</b>	<b>313.474.285</b>	

**SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA**

	Note	31.12.2023	31.12.2022	Valori in euro
<b>Attività</b>				
<b>Attività non correnti</b>				
Immobili, impianti e macchinari*	(16)	36.012.532.465	35.573.284.893	
Investimenti immobiliari	(17)	1.115.362.038	1.109.815.679	
Attività immateriali*	(19)	153.513.556	153.615.074	
Partecipazioni	(20)	114.791.421	143.773.844	
Attività finanziarie (inclusi derivati)	(21)	144.790.644	146.991.828	
Crediti commerciali e contratti di servizio	(24)	1.593.180	1.620.353	
Altre attività	(22)	4.759.451.304	3.186.119.523	
<b>Totale</b>	-	<b>42.302.034.608</b>	<b>40.315.221.194</b>	

<b>Attività correnti</b>				
Rimanenze	(23)	1.008.913.915	857.142.955	
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	(25)	4.706.692	6.804.113	
Attività finanziarie (incusi i derivati)	(21)	316.449.542	430.409.756	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(26)	132.014.561	1.462.555.363	
Crediti tributari	(27)	652.748	309.982	
Crediti commerciali e contratti di servizio	(24)	651.052.918	909.670.400	
Altre attività	(22)	2.853.860.087	1.496.718.575	
<b>Totale</b>	-	<b>4.967.650.463</b>	<b>5.163.611.144</b>	
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-	
<b>Totale Attività</b>	-	<b>47.269.685.071</b>	<b>45.478.832.338</b>	

<b>Patrimonio netto e passività</b>				
<b>Patrimonio netto</b>				
<b>Capitale sociale</b>				
Capitale sociale	(28)	31.528.425.067	31.528.425.067	
Riserve	(28)	50.086.160	58.068.671	
Utili (Perdite) portati a nuovo	(28)	2.345.577.613	2.245.760.413	
Utili (Perdite) d'esercizio	(28)	196.067.988	262.965.473	
<b>Totale</b>	-	<b>34.120.156.828</b>	<b>34.095.219.624</b>	

\* Per una più corretta esposizione sui saldi comparativi al 31 dicembre 2022, i lavori in corso relativi alle progettazioni sono stati riclassificati da attività immateriali ad immobili, impianti e macchinari.

	Note	31.12.2023	31.12.2022	Valori in euro
<b>Passività</b>				
<b>Passività non correnti</b>				
Finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	2.334.827.600	2.176.409.842	
Benefici ai dipendenti	(30)	291.390.724	323.258.132	
Fondi rischi e oneri	(31)	417.202.686	485.921.406	
Passività finanziarie (inclusi derivati)	(32)	33.017.402	42.059.838	
Debiti commerciali	(34)	16.134.381	16.494.785	
Altre passività	(33)	76.095.920	87.603.086	
<b>Totale</b>	-	<b>3.168.668.713</b>	<b>3.131.747.089</b>	
<b>Passività correnti</b>				
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	(29)	2.737.535.820	565.164.777	
Passività finanziarie (inclusi derivati)	(32)	10.271.600	12.064.407	
Debiti commerciali	(34)	3.955.161.373	3.449.207.815	
Altre passività	(33)	3.277.890.737	4.225.428.626	
<b>Totale</b>	-	<b>9.980.859.530</b>	<b>8.251.865.625</b>	
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	-	-
<b>Totale Passività</b>	-	<b>13.149.528.243</b>	<b>11.383.612.714</b>	
<b>Totale Patrimonio Netto e Passività</b>	-	<b>47.269.685.071</b>	<b>45.478.832.338</b>	

## 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, nell'esercizio, 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:

	<i>Valori in migliaia di euro</i>	
	31.12.2024	31.12.2023
Benefici a breve termine	4.176	4.758
Benefici successivi al rapporto di lavoro	382	496
Altri benefici a lungo termine	0	0
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione	0	0
<b>Totale</b>	<b>4.558</b>	<b>5.254</b>

Nell'esercizio di riferimento, ai dirigenti con responsabilità strategiche da considerare parti correlate, non sono stati erogati né benefici per la cessazione del rapporto di lavoro né altri benefici a lungo termine.



LOMBARDIA - STRADA STATALE 38 "DELLO STELVIO"

## ALTRÉ OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate, individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24), intrattenuti dalla Società, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

### RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

*Valori in migliaia di euro*

Denominazione	31.12.2024					2024		
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi	
<b>Imprese controllate</b>								
Quadrilatero Marche Umbria	34.465	223.099				(963)	590	
PMC Mediterraneum S.C.p.A.	1.290	550				485	144	
Anas International Enterprise in liquidazione	6.345	89				(225)	58	
<b>Imprese correlate</b>								
Sitaf - Società Italiana per il Traforo del Frejus	1.094	120					4.027	
Stretto di Messina	5.645					(6.331)	479	
Autostrade del Lazio in liquidazione	177						5	
Concessioni Autostradali Venete	8.404	1.752				209	15.827	
Concessioni Autostradali Lombarde						(18)		
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	2					(10)		
Autostrada Asti Cuneo	5.148	4.225				(24)	1.913	
<b>Controllanti</b>								
Ferrovie dello Stato S.p.A.	581	4.391				1.084		
<b>Imprese sottoposte al controllo delle controllanti</b>								
Rete Ferroviaria Italiana	3.993	4.146				3.867	10	
Italcertifier	(6)	296					264	
Italferr	65,9	169					6	
FS International		90					168	
FS Sistemi urbani	99						(104)	
Ferservizi	21	187					126	
Grandi Stazioni		383					1.052	
Mercitalia Rail	4						(8)	
Bluferries							0,4	
Mercitalia Logistics	2	16					16	
Altre parti correlate	35.184	27.845					231.376	415.340
<b>Totale</b>	<b>102.514</b>	<b>267.359</b>	0	0	0	230.969	<b>438.392</b>	

### RAPPORTI FINANZIARI

*Valori in migliaia di euro*

Denominazione	31.12.2024				2024	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>						
Anas International Enterprise in liquidazione	8.083		2.500			96
<b>Imprese correlate</b>						
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco						6.193
Altre parti correlate			8.300			599
<b>Totale</b>	<b>8.083</b>	<b>0</b>	<b>10.800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6.888</b>

## GARANZIE E IMPEGNI

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 30.703 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- 15.948 mila euro alle fideiussioni rilasciate per le commesse in Algeria, di cui 15.302 rilasciata dalla banca algerina BADR e contro garanite da Monte Paschi di Siena a favore della *Algérienne des Autoroutes* (ADA) già *Agence Nationale des Autoroutes*;
- 8.000 mila euro alla fideiussione rilasciata da Anas a Enel S.p.A. come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati a Enel dall'esecuzione dei lavori;
- 1.541 mila euro alla fideiussione rilasciata in riferimento alla commessa estera di Anas in Libia;
- 84 mila euro alle fideiussioni rilasciate in riferimento alla commessa in Georgia;
- 2.500 mila euro alla fideiussione rilasciata da Anas nell'interesse di AIE in riferimento alla commessa Russia.

Con riferimento a contratti e atti aggiuntivi in corso al 31 dicembre 2024 l'ammontare delle garanzie ricevute è pari a circa 1,75 miliardi di euro.

## 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 2024.

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 c. 125 legge 124/2017 con riferimento al 2024:

Valori in migliaia di euro		
Contributi incassati		
Soggetto erogante	Importo	Causale
Stato (DL 34/2020 c.d. Rilancio - COVID - 19)	17.730	Contributi c/Esercizio
Altri dallo Stato (Revisione Prezzi MR)	12.839	Contributi c/Esercizio
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	2.904.354	Contributi c/Impianti
Enti locali	450.747	Contributi c/Impianti
Enti locali - UE (Programmi POR)	198	Contributi c/Impianti
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	55.416	Contributi c/Impianti
<b>Totale contributi incassati</b>	<b>3.441.284</b>	

La seguente tabella mostra le informazioni richieste dall'art. 1 c. 126 legge 124/2017 con riferimento al 2024:

Valori in migliaia di euro		
Contributi erogati		
Beneficiario	Importo	Causale
Province	4.341	Convenzioni
Società	10.525	Convenzioni
Quote associative	500	
<b>Totale contributi erogati</b>	<b>15.367</b>	

## 40. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI RIFERIMENTO DELL'ESERCIZIO

### Concessione Anas-MIT

Il MIT con nota del 22 gennaio 2025 (acquisita al protocollo Anas n. 57061 del 23 gennaio) ha richiesto ad Anas di elaborare la documentazione convenzionale, comprensiva degli allegati tecnici e economico finanziari, sulla quale avviare le attività istruttorie tra cui figura la notifica alla Commissione Europea.

### Contratto di Programma

Il MIT, con nota n. 87776 del 31 gennaio 2025, ha richiesto ad Anas di presentare una proposta di aggiornamento del CdP 2021-2025 che tenga conto delle risorse assegnate ad Anas dalla legge 30 dicembre 2024, n. 207 (Legge di Bilancio 2025).

### Trasferimento ad Autostrade dello Stato S.p.A. delle partecipazioni detenute da Anas S.p.A. in società concessionarie

Nell'ambito delle interlocuzioni aviate in merito all'operazione, prevista *ex lege*, di trasferimento ad Autostrade dello Stato S.p.A. delle partecipazioni detenute da Anas S.p.A. in società concessionarie, entrambe le società hanno sottoscritto, rispettivamente in data 26 e 27 febbraio 2025, una Lettera di Intenti con la quale si impegnano a perfezionare l'operazione di trasferimento entro e non oltre il 30 aprile 2025, secondo le modalità previste *ex lege*, subordinatamente all'approvazione dei rispettivi Organi di Amministrazione.

### Nomina del Consiglio di Amministrazione

L'Assemblea degli Azionisti del 6 marzo 2025 ha nominato per gli esercizi 2025-2026-2027 il nuovo Consiglio di Amministrazione composto dall'Amministratore Delegato Dott. Claudio Andrea Gemme e dai consiglieri Dott.ssa Laura De Mola, Prof. Avv. Stefania Vasta e Ing. Bernardo Maria Fabrizio.

## 41. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2024, evidenzia una perdita di 92.010.657 euro, che si propone di portare a nuovo.

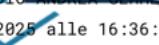
Responsabile Amministrazione,  
Bilancio e Fiscale  
e Dirigente Preposto  
**Carmela Tagliarini**

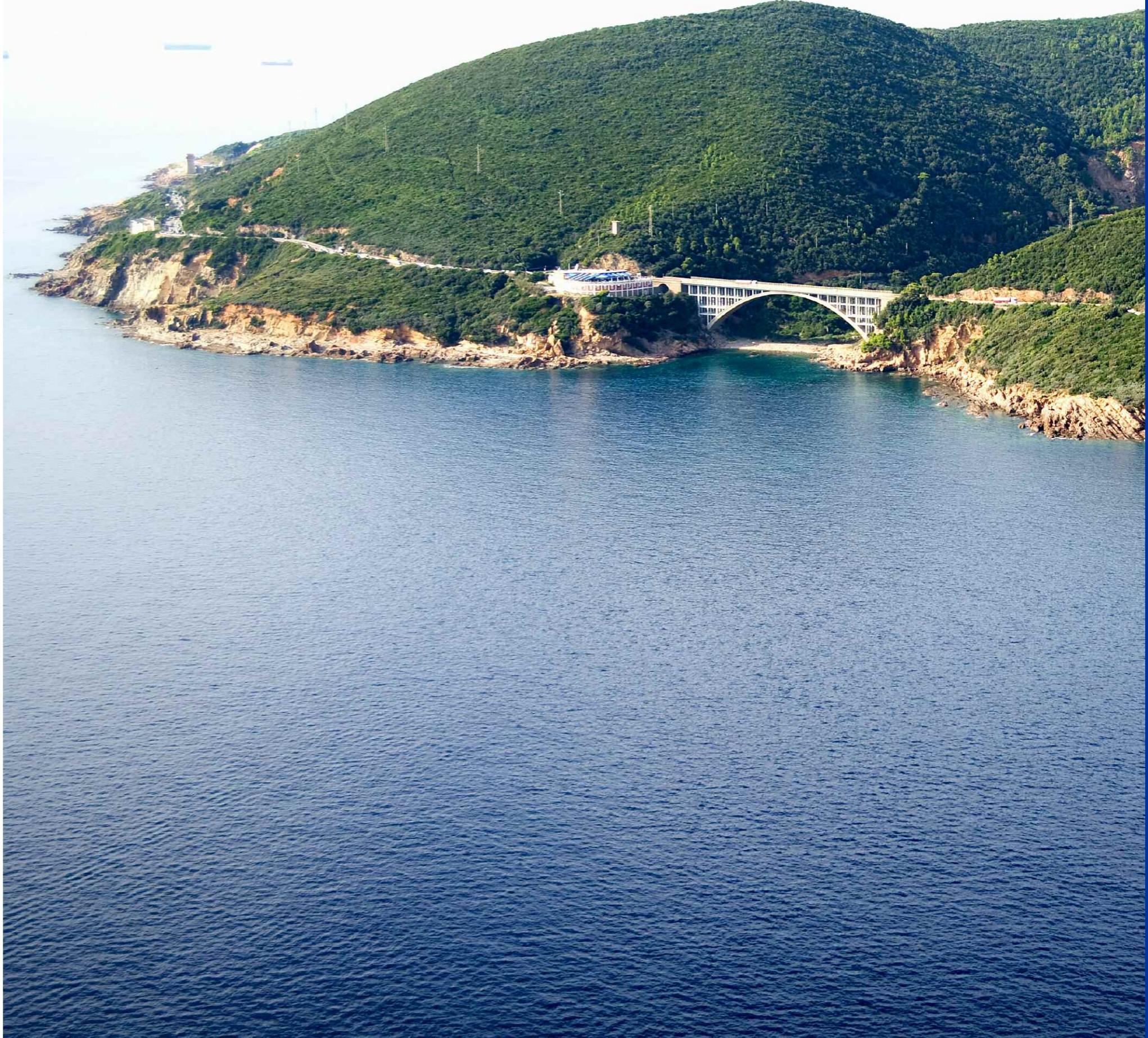
 Carmela Tagliarini  
Firmato da CARMELA  
TAGLIARINI  
Data: 19/03/2025  
15:28:46 CET

Direttore Amministrazione,  
Finanza e Controllo  
**Sergio Salvio**

 Sergio Salvio  
Firmato da SERGIO  
SALVIO  
Data: 19/03/2025  
15:37:47 CET

Amministratore Delegato  
**Claudio Andrea Gemme**

Claudio Andrea Gemme  
Firmato da CLAUDIO\_ANDREA\_GEMME  
Data: il 19/03/2025 alle 16:36:07  
UTC 



TOSCANA - STRADA STATALE 1 "VIA AURELIA", PONTE CALIGNAIA

**CONTO CONSUNTIVO DI CASSA AL  
31/12/2024  
(EX D.M. 27 MARZO 2013)**

## 1. Premessa

### A) I Riferimenti normativi

Nell'ambito del processo di armonizzazione contabile delle Amministrazioni Pubbliche introdotto con la legge n. 196 del 31/12/2009, il DM 27 marzo 2013 (attuativo del D.Lgs. n. 91/2011) ed il successivo documento interpretativo (Circolare MEF 35/2013 del 22 agosto 2013) hanno previsto a decorrere dall'esercizio 2014, per le Amministrazioni Pubbliche in contabilità civilistica (tra le quali figura ANAS SpA), l'obbligo di redazione del conto consuntivo in termini di cassa da allegare al bilancio di esercizio.

### B) La struttura del Conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche

Il Conto consuntivo in termini di cassa è strutturato sulla base di tre livelli di dettaglio delle entrate e delle spese, secondo il medesimo schema del piano finanziario del piano dei conti integrato adottato dalle Amministrazioni Pubbliche in contabilità finanziaria; relativamente alle voci di spesa, il conto consuntivo in termini di cassa prevede la ripartizione per missioni, programmi e classificazione COFOG (classificazione funzionale della spesa pubblica valida a livello internazionale e necessaria per la confrontabilità del bilancio nazionale nell'ambito dell'Unione Europea) di II livello, in base alle disposizioni del D.P.C.M. 12 dicembre 2012.

Ai fini della redazione del conto consuntivo in termini di cassa, il legislatore ha provveduto ad elaborare un **documento tecnico**, le cosiddette **Regole Tassonomiche**, che fornisce le indicazioni necessarie per l'attività di raccordo tra le voci della contabilità economico-patrimoniale e le **voci del conto consuntivo in termini di cassa** riportate nel secondo allegato al D.M. 27 marzo 2013.

Le Regole Tassonomiche illustrate nel **terzo allegato** al D.M. 27 marzo 2013, come ribadito dalla Circolare MEF 35/2013, **costituiscono una nota metodologica** a supporto del raccordo tra le voci del Piano dei Conti (schemi di bilancio ex artt. 2024 e 2025 c.c.) di ciascuna società e quelle del conto consuntivo in termini di cassa ed **indicano** nel contempo i criteri per l'alimentazione del Conto Consuntivo sulla base delle movimentazioni delle singole voci di Conto Economico e di Stato Patrimoniale.

Tali regole costituiscono, per le Amministrazioni Pubbliche in contabilità civilistica non soggette alla rilevazione SIOPE, le indicazioni di carattere generale per poter elaborare correttamente il conto consuntivo di cassa. In particolare, la circolare n.13 del Ministero dell'Economia e delle Finanze datata 24 marzo 2015 riporta: “...le regole tassonomiche costituiscono indicazioni operative per la predisposizione del formato di conto consuntivo in termini di cassa secondo le informazioni disponibili nel sistema contabile della specifica amministrazione” e successivamente “...in considerazione della molteplicità delle operazioni potenzialmente effettuabili dalle amministrazioni pubbliche e delle peculiarità dei diversi settori in cui queste svolgono la propria attività istituzionale, la tassonomia proposta non può che fornire indicazioni di carattere generale sul trattamento delle operazioni riscontrabili con maggiore frequenza. Le regole presentate sono state, pertanto, strutturate in maniera tale da fornire al compilatore gli elementi per individuare l'approccio metodologico complessivo della tassonomia, così da poterlo applicare, per estensione analogica, al trattamento delle operazioni non esplicitamente analizzate.”.

Le Regole Tassonomiche precisano inoltre che il Conto consuntivo in termini di cassa deve essere redatto “in coerenza con le risultanze del rendiconto finanziario”.

### C) Adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS

ANAS, portando positivamente a termine il processo di evoluzione del proprio modello contabile, ha effettuato la transizione ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS) a partire dal Bilancio 2017 con First Time Adoption (FTA) dal 1° gennaio 2016.

La transizione ai principi contabili internazionali ha comportato rilevanti cambiamenti nel modello contabile della Società che si possono esemplificare in modifiche di tipo:

- rappresentativo: quali l'eliminazione di Beni Gratuitamente Devolvibili, dei Crediti verso lo Stato e dei Fondi in gestione, la riclassifica delle Immobilizzazioni immateriali (extra costi lavori e autofinanziati), la suddivisione di Crediti e Debiti correnti e non correnti e dei Crediti e Debiti finanziari e commerciali;
- valutativo: la consistenza dei beni finanziati con Patrimonio Netto, la consistenza delle partecipazioni, del credito verso Strada dei Parchi, la gestione dell'ex-FCG, del Fondo rischi "lavori", lo IAS 19 – TFR, il «Costo Ammortizzato» per Crediti e Debiti, e gli investimenti in NO e MS contabilizzati in base all'IFRIC 12.

Le rilevanti modifiche apportate al bilancio d'esercizio di Anas con l'introduzione dei principi contabili IAS/IFRS hanno accentuato gli aspetti peculiari del modello contabile della Società, caratterizzati, peraltro, da logiche proprie dei principi internazionali, determinando l'impossibilità di applicare puntualmente le Regole Tassonomiche dell'Allegato 3 del DM del 27 marzo 2013, predisposte proprio per un modello di contabilità redatto secondo i principi contabili dell'OIC (Organismo Italiano di Contabilità).

Di fatto già con l'applicazione dei principi OIC, negli esercizi precedenti, la Società aveva utilizzato specifici criteri di associazione e ripartizione per raccordare il Piano dei conti alle voci del Conto Consuntivo in termini di cassa, in quanto il modello contabile prevedeva, talvolta, l'utilizzo di conti peculiari, per i quali non erano presenti specifiche disposizioni all'interno dell'allegato 3 del D.M. 27 marzo 2013. In tale contesto, le Regole Tassonomiche costituivano una adeguata guida per la valutazione e la interpretazione delle casistiche peculiari, potendo ragionare per fatti simili 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 2024 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 31.12.2023 ed al 31.12.2024;
- **movimentazioni contabili:** tale informazione è stata necessaria soprattutto nei casi di identificazione delle movimentazioni di natura monetaria nell'ambito di tutte le movimentazioni dell'esercizio di taluni conti di contabilità generale;
- **rendiconto finanziario:** in linea con quanto stabilito dal secondo comma dell'art. 9 del D.M. 27 marzo 2013, il rendiconto finanziario è stato utilizzato quale supporto tecnico per la redazione del conto consuntivo in termini di cassa e quale strumento di confronto al fine di verificarne la coerenza con il conto consuntivo di cassa;
- **contabilità analitica:** per operare una corretta attribuzione dei valori da attribuire al Conto Consuntivo in termini di cassa tra i Programmi individuati per la ripartizione della spesa, si è dovuto far ricorso all'utilizzo di dati desunti dalla contabilità analitica non essendo la destinazione della spesa desumibile dalla contabilità generale.

### 3. Criteri utilizzati per l'alimentazione del conto consuntivo in termini di cassa

#### A) Il raccordo tra il Piano dei Conti di Anas e le voci del conto consuntivo in termini di cassa

Come già sopra illustrato, le Regole Tassonomiche hanno rappresentato una guida per il raccordo tra le voci del Piano dei Conti IAS/IFRS della Società e le voci dello schema del conto consuntivo in termini di cassa presentando i criteri per l'associazione e l'alimentazione dei conti sulla base delle movimentazioni delle singole voci di Conto Economico e di Stato Patrimoniale.

In particolare, è stata effettuata un'attività di raccordo alle voci del conto consuntivo di cassa e di traduzione dei valori economici-patrimoniali in valori numerari di cassa sulla base di quanto illustrato nelle Regole Tassonomiche, laddove applicabili, attraverso il criterio della correzione delle poste registrate nel conto economico con le corrispondenti voci di attività e passività patrimoniali.

L'attività ha fatto emergere delle specifiche fattispecie che sono state appositamente gestite come di seguito evidenziato:

- a) **in caso di non immediata riconducibilità dei conti della Società alle voci del conto consuntivo in termini di cassa**, a causa del diverso dettaglio informativo richiesto dallo schema del conto consuntivo rispetto agli schemi di bilancio della società (ad esempio in relazione ai crediti commerciali correnti, ai debiti commerciali correnti, ai crediti e ai debiti verso personale, ai conti IVA, etc.) sono stati adottati opportuni criteri di ripartizione, come consentito dalle Regole Tassonomiche.

Ad esempio:

- **in relazione ai crediti commerciali correnti**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci economiche di ricavo alle voci "Vendita di servizi" o "Proventi derivanti dalla gestione dei beni" del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai debiti commerciali correnti**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci economiche di costo alle voci relative ad acquisto di beni e servizi ovvero ad investimenti fissi lordi del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai crediti e ai debiti verso il personale**, i criteri di ripartizione sono stati individuati sulla base delle percentuali di imputazione diretta delle voci di costo del personale alle voci "Retribuzioni lorde" o "Contributi sociali a carico dell'ente" del conto consuntivo in termini di cassa;
- **in relazione ai conti IVA**, considerato che le Regole Tassonomiche prevedono la registrazione degli acquisti e delle vendite di beni e servizi a lordo dell'IVA, sia l'IVA a credito che l'IVA a debito sono state ripartite sulle voci di entrata e di uscita del conto consuntivo in termini di cassa mediante i medesimi criteri di ripartizione utilizzati rispettivamente per i crediti e debiti commerciali correnti

- b) **in caso di variazioni patrimoniali non direttamente rintracciabili dai saldi di bilancio** (ad esempio in relazione all'incremento/decremento delle immobilizzazioni, utilizzo tfr, etc.), i valori per l'alimentazione del conto consuntivo di cassa sono stati ottenuti dalla nota integrativa o dai mastrini contabili.

#### B) Criteri interpretativi legati alle peculiarità dei principi contabili internazionali

Le differenze esistenti tra il set di regole contabili OIC e IAS/IFRS ha determinato l'impossibilità di applicare direttamente le Regole Tassonomiche previste dall'allegato 3 per talune fattispecie peculiari proprie dei principi contabili internazionali.

Le attività e le passività incluse nella situazione patrimoniale e finanziaria si presentano secondo regole differenti; infatti mentre i bilanci redatti secondo i principi internazionali seguono la regola della liquidità e, quindi, distinguono le attività e le passività tra correnti e non correnti, nei bilanci redatti secondo gli OIC tali poste sono esposte prevalentemente in base alla destinazione per le attività e alla natura per le passività.

La differente esposizione implica che le Regole Tassonomiche che fanno riferimento ad un modello di contabilità civilistica trovano applicazione in più voci del bilancio di Anas, ad esempio:

- la regola tassonomica dei crediti 2), 3), 4) verso imprese collegate, controllate, controllanti che prevede «Indicare le variazioni per concessioni nella voce "Concessione di crediti", e quelle per rimborsi nella voce "Riscossione di crediti", .....I crediti per contributi da ricevere devono essere indicati a correzione rispettivamente delle entrate per "Trasferimenti correnti" o "Contributi agli investimenti", individuando il codice di III livello in base al settore di provenienza» dovrebbe essere applicata alle voci di stato patrimoniale «attività finanziarie», «diritti concessionari», «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
<b>Stato Patrimoniale</b>	Altre attività	✓
	Fondo per rischi lavori	✓
<b>Conto Economico</b>	Costi operativi	✓

**IAS 37:** Anas ha iscritto il Fondo rischi lavori su strade in concessione per passività probabili relative a contenziosi lavori. In corrispondenza del fondo rischi è rilevata nelle “Altre attività” un analogo importo di credito vs lo Stato.

**OIC:** Nel bilancio OIC i contenziosi lavori probabili su strade statali non erano accantonati, ma appostati nel prospetto fonti impieghi. La parte di contenzioso lavori riferita a strade in concessione Anas veniva invece iscritta quando definita, in relazione all'esito di contenziosi giudiziali o anche a seguito di accordi bonari in via transattiva. L'esito del contenzioso veniva considerato un maggior costo complessivo dell'opera e quindi portato ad incremento del valore delle opere cui si riferiva, tali costi venivano successivamente ammortizzati nell'ambito della categoria dei beni gratuitamente devolvibili.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, gli utilizzi del Fondo rischi lavori in concessione sono stati attribuiti alla voce di II livello “Acquisto di beni e servizi” mentre i rilasci e le altre variazioni alla voce “Altre spese correnti”.

Attività finanziaria verso strada dei Parchi (IFRS 9)

Con riferimento alle **differenze che si generano per l'applicazione dell'IFRS 9** si evince:

	IFRS 9	OIC
<b>Stato Patrimoniale</b>	Attività Finanziaria	✓
	Immobilizzazioni immateriali	✓
<b>Conto Economico</b>	Ricavi	✓
	Ammortamento	✓
	Oneri/proventi finanziari	✓

**IAS:** È stata rilevata un'attività finanziaria pari al valore attuale delle rate che Anas incasserà da Strada dei Parchi S.p.A. Ad ogni chiusura contabile tale attività deve essere valutata al Costo Ammortizzato (inclusivo degli eventuali transaction costs) determinato sulla base del valore attuale dei flussi di cassa futuri calcolato con un tasso di attualizzazione pari al tasso interno di rendimento.

**OIC:** Tra le Immobilizzazioni Immateriali Anas aveva iscritto il valore della Concessione Rete Autostradale A24-A25 iscritta nel bilancio come diritto di concessione verso Strada dei Parchi, che veniva ammortizzata annualmente fino alla scadenza della concessione, prevista per il 2030.

Ai fini dell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di cassa, la variazione della voce di Stato Patrimoniale relative alle attività finanziarie verso Strada dei Parchi, rettificata dalle corrispondenti voce di Conto Economico relative agli oneri/proventi finanziari, è stata attribuita alla voce di II livello “Altre entrate per riduzione di attività finanziarie” – III livello “Riduzione di altre attività finanziarie verso Imprese”.

#### 4. Schemi di “Conto consuntivo in termini di cassa

##### A) Le entrate

ANAS S.p.A.			Totale (in €/000)
"Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2024			
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	1.728.735
E	II	E.3.01.00 Vendita di beni e servizi e proventi derivanti dalla gestione dei beni	1.690.101
E	III	E.3.01.01 Vendita di beni	38
E	III	E.3.01.02 Vendita di servizi	34.345
E	III	E.3.01.03 Proventi derivanti dalla gestione dei beni	1.655.719
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	7.238
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	7.238
E	II	E.3.04.00 Altre entrate da redditi da capitale	6.193
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	6.193
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	25.202
E	III	E.3.05.01 Indennizzi di assicurazione	10.679
E	III	E.3.05.02 Rimborsi in entrata	13.906
E	III	E.3.05.99 Altre entrate correnti n.a.c.	617
E	I	E.4.00.00 Entrate in conto capitale	3.679.379
E	II	E.4.01.00 Tributi in conto capitale	0
E	II	E.4.02.00 Contributi agli investimenti	3.679.166
E	III	E.4.02.01 Contributi agli investimenti da amministrazioni pubbliche	3.679.166
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	213
E	III	E.4.04.01 Alienazione di beni materiali	213
E	III	E.4.04.02 Cessione di Terreni e di beni materiali non prodotti	0
E	III	E.4.04.03 Alienazione di beni immateriali	0
E	II	E.4.05.00 Altre entrate in conto capitale	0
E	I	E.5.00.00 Entrate da riduzione di attività finanziarie	0
E	II	E.5.01.00 Alienazione di attività finanziarie	0
E	II	E.5.02.00 Riscossione crediti di breve termine	0
E	II	E.5.03.00 Riscossione crediti di medio-lungo termine	0
E	II	E.5.04.00 Altre entrate per riduzione di attività finanziarie	0
E	I	E.6.00.00 Accensione Prestiti	18.980
E	II	E.6.01.00 Emissione di titoli obbligazionari	0
E	II	E.6.02.00 Accensione prestiti a breve termine	18.980
E	III	E.6.02.01 Finanziamenti a breve termine	18.980
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.			Totale Spese (in €/000)	Missione 14: Infrastrutture pubbliche e logistica			
"Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013" al 31/12/2024				Programma 1 "Lavori Nuove Opere" Cofog 04.5: trasporti	Programma 2 "Manutenzione Straordinaria" Cofog 04.5: trasporti	Programma 3 "Contratti di programma - Parte Servizi" Cofog 04.5: trasporti	Programma 4 "Autofinanziamento" Cofog 04.5: trasporti
I	U.1.00.00 Spese correnti		1.552.744	68.472	49.579	1.127.291	307.000
II	U.1.01.00 Redditi da lavoro dipendente		521.901	34.696	25.141	436.910	25.155
III	U.1.01.01 Retribuzioni lorde		394.027	26.196	18.981	329.860	18.992
III	U.1.01.02 Contributi sociali a carico dell'ente		17.874	8.500	6.160	107.050	6.163
II	U.1.02.00 Imposte e tasse a carico dell'ente		9.327	43	32	548	8.704
III	U.1.02.01 Imposte, tasse a carico dell'ente		9.327	43	32	548	8.704
II	U.1.03.00 Acquisto di beni e servizi		659.922	10.862	8.234	401.817	239.009
III	U.1.03.01 Acquisto di beni non sanitari		13.858	208	151	2.623	10.877
III	U.1.03.02 Acquisto di beni sanitari		0	0	0	0	0
III	U.1.03.03 Acquisto di servizi non sanitari		646.064	10.655	8.084	399.193	228.133
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		36.757	2.442	1.770	30.772	1.772
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		14.903	991	718	12.476	718
III	U.1.07.05 Interessi su Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine		132	9	6	110	6
III	U.1.07.06 Altri interessi passivi		21.721	1.444	1.046	18.184	1.047
II	U.1.08.00 Altre spese per redditi da capitale		26	2	1	22	1
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 onerose		22	1	1	18	1
III	U.1.08.09 Altre spese per redditi da capitale n.a.c.		5	0	0	4	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		324.810	20.427	14.801	257.223	32.360
III	U.1.10.01 Fondi di riserva e altri accantonamenti		299.477	19.909	14.426	250.708	14.434
III	U.1.10.02 Versamenti IVA a debito		0	0	0	0	0
III	U.1.10.04 Premi di assicurazione		19.436	151	110	1.907	17.268
III	U.1.10.05 Spese dovute a sanzioni		304	0	0	3	391
III	U.1.10.99 Altre spese correnti n.a.c.		5.502	366	265	4.606	266
I	U.2.00.00 Spese in conto capitale		3.627.008	1.756.887	1.273.051	557.168	39.905
II	U.2.01 Tributi in conto capitale a carico dell'ente		0	0	0	0	0
II	U.2.02.00 Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni		3.626.998	1.756.887	1.273.050	557.167	39.893
III	U.2.02.01 Beni materiali		3.595.589	1.754.730	1.271.487	530.002	39.370
III	U.2.02.02 Terreni e beni materiali non prodotti		0	0	0	0	0
III	U.2.02.03 Beni immateriali		31.409	2.157	1.563	27.165	523
III	U.2.02.04 Beni materiali acquistati mediante operazioni di leasing finanziario		0	0	0	0	0
III	U.2.02.05 Terreni e beni materiali non prodotti acquistati mediante operazioni di leasing finanziario		0	0	0	0	0
III	U.2.02.06 Beni immateriali acquistati mediante operazioni di leasing finanziario		0	0	0	0	0
II	U.2.03.00 Contributi agli investimenti		0	0	0	1	1
III	U.2.03.01 Contributi agli investimenti a Amministrazioni pubbliche		0	0	0	0	1
III	U.2.03.02 Contributi agli investimenti a Famiglie		0	0	0	0	0
III	U.2.03.03 Contributi agli investimenti a Imprese		0	0	0	0	0
III	U.2.03.04 Contributi agli investimenti a Istituzioni Sociali Private		0	0	0	0	0
III	U.2.03.05 Contributi agli investimenti all'Unione Europea e al Resto del Mondo		0	0	0	0	0
II	U.2.04.00 Trasferimenti in conto capitale		0	0	0	0	0
II	U.2.05.00 Altre spese in conto capitale		11	0	0	0	11
III							

ANAS S.p.A.		Misión 14: Infraestructuras públicas y logística				
"Conto consuntivo in termini di cassa ex DM 27 Marzo 2013"		al 31/12/2024				
Livello	Descripción código económico	Total Spese (in €/000)	Programma 1 "Lavori Nuove Opere" Cofog 04.5: trasporti	Programma 2 "Manutenzione Straordinaria" Cofog 04.5: trasporti	Programma 3 "Contratto di Programma - Parte Servizi" Cofog 04.5: trasporti	Programma 4 "Autofinanziamiento" Cofog 04.5: trasporti
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	184.224	0	0	0	184.224
II	U.4.01.00 Rimbors di titoli obbligazionari	0	0	0	0	0
II	U.4.02.00 Rimbors prestiti a breve termine	182.091	0	0	0	182.091
II	U.4.02.01 Rimbors Finanziamenti a breve termine	182.091	0	0	0	182.091
II	U.4.02.02 Chiusura Anticipazioni	0	0	0	0	0
II	U.4.03.00 Rimbors mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	2.132	0	0	0	2.132
II	U.4.03.01 Rimbors Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine	2.132	0	0	0	2.132
II	U.4.03.02 Rimbors prestiti da attualizzazione Contributi Pluriennali	0	0	0	0	0
II	U.4.03.03 Rimbors prestiti sorti a seguito di escusione di garanzie in favore dell'amministrazione	0	0	0	0	0
II	U.4.04.00 Rimbors di altre forme di indebitamento	0	0	0	0	0
II	U.4.04.01 Rimbors Prestiti - Leasing finanziario	0	0	0	0	0
II	U.4.04.02 Rimbors Prestiti - Operazioni di cartolarizzazione	0	0	0	0	0
II	U.4.04.03 Rimbors prestiti - Derivati	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.7.01.01 Versamenti di altre ritenute	0	0	0	0	0
II	U.7.01.02 Versamenti di ritenute su Redditi da lavoro dipendente	0	0	0	0	0
II	U.7.01.03 Versamenti di ritenute su Redditi da lavoro autonomo	0	0	0	0	0
II	U.7.01.09 Altre uscite per partite di giro	0	0	0	0	0
II	U.7.02.00 Uscite per conto terzi	0	0	0	0	0
II	U.7.02.01 Acquisto di beni e servizi per conto terzi	0	0	0	0	0
II	U.7.02.02 Trasferimenti per conto terzi a Amministrazioni pubbliche	0	0	0	0	0
II	U.7.02.03 Trasferimenti per conto terzi a Altri settori	0	0	0	0	0
II	U.7.02.04 Depositi di/presso terzi	0	0	0	0	0
II	U.7.02.05 Versamenti di imposte e tributi riscosse per conto terzi	0	0	0	0	0
II	U.7.02.99 Altre uscite per conto terzi	0	0	0	0	0
Totale entrate		5.427.095				
Totale uscite		5.363.977	1.825.360	1.323.030	1.684.459	531.129
Saldo		63.118				

## 5. Nota illustrativa

Di seguito, sono illustrate le modalità di alimentazione delle principali voci dello schema del conto consuntivo in termini di cassa, strutturato su tre livelli di dettaglio delle entrate e delle spese, a partire dai dati di bilancio civilistico della Società.

Si precisa che, per le voci di II livello pari a 0, sono state omesse le corrispondenti voci di III livello.

### A) Le entrate

#### Entrate extratributarie - €/migliaia 1.728.735

##### 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 1.690.101, mediante imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegate, rettificate dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale, ripartite sulle voci di III livello, “vendita di beni”, “vendita di servizi” e “proventi derivanti dalla gestione dei beni” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

##### Interessi attivi

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 7.238, 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 6.193, 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 25.202 mediante:

- imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale relativa ai Crediti Tributari e dei Crediti per Contributi, con attribuzione alla voce di III livello “Rimborsi in Entrata”;
- imputazione delle relative voci di Conto Economico, con attribuzione alla voce di III livello “Indennizzi di assicurazione”;
- imputazione delle relative voci di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “Altre entrate correnti n.a.c.”.

**Entrate in conto capitale - €/migliaia 3.679.379**
**Contributi agli investimenti**

La voce di II livello accoglie le voci peculiari della Società relative alle fonti di finanziamento ricevute per la costruzione e gestione delle infrastrutture stradali ed è stata alimentata per un valore complessivo di €/migliaia 3.679.166, 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 213, 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”*.

**Accensioni prestiti - €/migliaia 18.980**
**Accensione prestiti a breve termine**

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 18.980, 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 1.552.744**
**Redditi da lavoro dipendente**

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 521.901 mediante:

- imputazione delle voci di Conto Economico relative a “Salari e Stipendi” ed “Altri Costi” del personale rettificate 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 9.328, 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 659.922, 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 36.757, 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 26, 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”* e *“Altre spese per redditi da capitale n.a.c”*

#### Altre spese correnti

La voce di II livello è stata alimentata, per un valore di €/migliaia 324.810, mediante:

- imputazione dei rilasci e altre variazioni relative ai fondi rischi per contenzioso rettificare dalle variazioni delle corrispondenti voci di stato patrimoniale con attribuzione alla voce di III livello “*Fondi di riserva e altri accantonamenti*”
- imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata (costi per assicurazioni), rettificata dalle variazioni della corrispondente voce di Stato Patrimoniale, con attribuzione alla voce di III livello “*Premi di assicurazione*”;
- imputazione delle voci di Conto Economico ad essa collegata (costi per multe e sanzioni amministrative) con attribuzione alla voce di III livello “*Spese dovute a sanzioni*”;
- imputazione delle voci di conto economico relative agli oneri per contenzioso, rettificate dalle variazioni delle corrispondenti voci di Stato Patrimoniale con attribuzione alla voce di III livello “*Altre spese correnti n.a.c.*”.

**Spese in conto capitale - €/migliaia 3.627.008**

#### Investimenti fissi lordi e acquisto di terreni

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 3.626.998, mediante imputazione degli incrementi delle voci di Stato Patrimoniale relative a immobili, impianti e macchinari e attività immateriali, al netto delle corrispondenti voci di Conto Economico, ripartite sulle voci di III livello “*Beni materiali*” e “*Beni immateriali*” in base ai criteri di ripartizione sopra illustrati.

#### Altre spese in conto capitale

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 11 mediante imputazione della voce di Conto Economico relativa alla “svalutazione di partecipazioni” con attribuzione alle voci di III livello “*Fondi di riserva e altri accantonamenti in c/capitale*”.

**Rimborso prestiti - €/migliaia 184.223**

#### Rimborso prestiti a breve termine

La voce di II livello è stata movimentata, per un valore complessivo di €/migliaia 182.091, 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 2.132, mediante imputazione delle variazioni della voce di Stato Patrimoniale relativa a debiti verso banche a medio-lungo termine, con attribuzione alla voce di III livello “*Rimborso Mutui e altri finanziamenti a medio lungo termine*”.

## **6. La classificazione della spesa in missioni e programmi**

### **A) L'individuazione delle missioni e dei programmi**

Come previsto dal D.M. 27 marzo 2013 e dal successivo documento interpretativo (Circolare MEF 35/2013 del 22 agosto 2013) si è proceduto all'individuazione delle missioni, dei programmi e della relativa classificazione COFOG di II livello utilizzando come base di riferimento la classificazione delle missioni e dei programmi, già adottata, dal bilancio dello Stato.

Infatti, in tale ambito, il D.M. 27 marzo 2013 rimanda all'adozione di comuni schemi di bilancio articolati in missioni e programmi (cfr. DPCM 12/12/2012 “Definizione delle linee guida generali per l'individuazione delle Missioni delle Amministrazioni pubbliche, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lett. a), del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91”) coerenti con la classificazione economica e funzionale individuata dagli appositi regolamenti comunitari in materia di contabilità nazionale.

Al fine di individuare le missioni ed i programmi, Anas ha costituito nel 2014 **un apposito Gruppo di Lavoro** composto da referenti di Amministrazione, del Controllo di Gestione, della Direzione Sistemi Informativi e Impianti e della Pianificazione Strategica.

Tale gruppo, a seguito dell'analisi delle missioni/programmi previste per il Bilancio dello Stato, ha identificato la **missione 014 “Infrastrutture Pubbliche e Logistica”** come missione maggiormente rispondente all'oggetto sociale di ANAS.

Si è quindi optato, all'interno di tale missione, ad identificare quattro programmi non previsti dalla classificazione del Bilancio dello Stato che meglio rappresentano le attività realizzate da ANAS per il perseguitamento 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» - 7%
- Programma 2 «Manutenzioni Straordinarie» - 5%
- Programma 3 «Contratto di Programma - Parte Servizi» - 84%
- Programma 4 «Altro» - 5%

Si sottolinea che i criteri di ripartizione utilizzati sono riferiti ai dati di contabilità analitica dell'esercizio 23, 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 2024 nella contabilità analitica della Società.

**7. Verifica di coerenza con il Rendiconto Finanziario**

A seguito delle attività condotte e rendicontate nel presente documento, sulla base di quanto previsto dall'art.9 del DM 27 marzo 2013, si è proceduto a verificare che il conto consuntivo di cassa sia stato redatto in coerenza con il rendiconto finanziario in termini di liquidità predisposto secondo quanto stabilito dai principi contabili internazionali, come anche si evidenzia dalla quadratura tra il saldo del conto consuntivo di cassa e il saldo del Rendiconto Finanziario pari a €/migliaia 63.119.

**8. Conclusioni**

Nonostante le difficoltà legate all'assenza di specifiche regole in relazione ad alcune voci peculiari dei principi internazionali, la Società ha elaborato il conto consuntivo di cassa attenendosi alle disposizioni normative attraverso un significativo lavoro di definizione autonoma dei criteri interpretativi e valutativi al fine di effettuare alcune associazioni per le quali le Regole Tassonomiche non forniscono adeguate linee guida e di garantire la coerenza la coerenza con il Rendiconto Finanziario

In ragione di quanto sopra e stante l'attuale modello contabile adottato dalla Società, risulta imprescindibile la definizione di criteri e regole armonici e coordinati con quelli previsti per gli altri modelli contabili degli Enti della Pubblica Amministrazione che consentano di perseguire gli obiettivi di armonizzazione contabile insiti nell'elaborazione del Conto Consuntivo in termini di Cassa.

ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI RELATIVA ALLA RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE DI ANAS S.P.A. AL 31 DICEMBRE 2024.

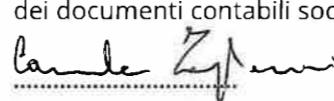
1. I sottoscritti Aldo Isi e Carmela Tagliarini, rispettivamente "Amministratore Delegato" e "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Anas S.p.A., tenuto conto di quanto previsto dall'art. 24.6 dello Statuto sociale di Anas S.p.A., nonché di quanto precisato nel successivo punto 2, attestano:
  - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa di Anas S.p.A. e,
  - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione della Relazione Finanziaria Annuale di Anas S.p.A. al 31 dicembre 2024.
2. Al riguardo si precisa che la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione della Relazione Finanziaria Annuale di Anas S.p.A. si è basata sul modello interno definito in coerenza con l' "Internal Controls – Integrated Framework" emesso dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission" che rappresenta un framework di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale e che da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che:
  - 3.1. la Relazione Finanziaria Annuale di Anas S.p.A. al 31 dicembre 2024:
    - a. è redatta 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 idonea 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, 05 marzo 2025

Aldo Isi  
Amministratore Delegato



Carmela Tagliarini  
Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari



## Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio 2024

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI AI SENSI  
DELL'ART.2429, II COMMA, CODICE CIVILE SUL PROGETTO DI BILANCIO DI ANAS S.P.A.  
RELATIVO ALL'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2024

Signor Azionista Unico,  
con la presente relazione il Collegio sindacale di ANAS S.p.A. - nominato  
con delibera dell'assemblea ordinaria degli azionisti in data 29 aprile 2022  
per gli esercizi 2022-2024, con scadenza alla data dell'assemblea convocata  
per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024 - riferisce in merito  
all'attività di vigilanza svolta nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024  
in adempimento dei propri doveri e sui risultati dell'esercizio sociale ai  
sensi dell'articolo 2429, secondo comma, del codice civile.

Il progetto di bilancio al 31 dicembre 2024 di ANAS è stato approvato dal  
Consiglio di amministrazione in data 5 marzo 2025.

**ATTIVITA' DI VIGILANZA**

Il Collegio sindacale, come previsto dall'articolo 2403 del codice civile,  
ha vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei  
principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza dell'assetto  
organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla società e sul suo  
concreto funzionamento, espletando le proprie funzioni in coerenza con il  
quadro normativo di riferimento e con gli orientamenti discendenti dalle

norme e dai principi di comportamento emanati dal Consiglio nazionale dei  
dottori commercialisti e degli esperti contabili, secondo un approccio *risk  
based*, volto a intercettare gli elementi di maggiore criticità e con una  
frequenza di intervento proporzionale al rischio percepito, residuante dopo  
le mitigazioni adottate dalla società.

Il Collegio sindacale, nel corso del 2024 e nei primi mesi del 2025:  
- si è riunito complessivamente 17 volte (di cui 12 nel 2024 e 5 nel 2025);  
- ha partecipato a tutte le 10 riunioni consiliari tenutesi nel corso del  
2024 e alle riunioni tenutesi nel 2025 (fino al 6 marzo 2025), verificando  
che le medesime si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie,  
legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento.

Si riepilogano di seguito le principali attività svolte.  
Il Collegio ha vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto  
organizzativo nonché del sistema di controllo interno e di gestione dei  
rischi, attraverso informazioni acquisite dalle diverse direzioni aziendali  
e dai responsabili delle varie funzioni deputate al controllo, come anche  
riportato di seguito nella presente relazione, nonché attraverso la  
partecipazione alle riunioni del Consiglio di amministrazione. Al riguardo  
si segnala quanto di seguito riportato.

(i) Nel corso del 2024 non sono intervenute modifiche né alla macro-

organizzazione della Direzione generale, rispetto all'assetto che era stato completato nel 2023 - a valle dell'adozione del modello organizzativo e di governance del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito FS) - ai fini dell'allineamento di ANAS alla Holding FS e alla capogruppo di settore RFI, né al modello organizzativo delle strutture territoriali, rispetto alle quali si era proceduto, sempre nel 2023, a definire un assetto volto a garantire coordinamento e uniformità tra le funzioni di competenza (consistenti essenzialmente nel presidio della rete e nelle fasi esecutive delle nuove opere) e quelle gestite a livello centrale. Le variazioni organizzative intervenute hanno, infatti, riguardato esclusivamente le sottostanti articolazioni in coerenza con la macro-organizzazione. Nel 2024 è aumentata la consistenza media a ruolo rispetto a quella registrata nel 2023 (+5,8%), sebbene alcune assunzioni previste nell'anno sono state rinviate per esigenze di contenimento dei costi del personale, e nel 2025 si prevede un incremento degli organici più consistente in particolare per l'assunzione di risorse da destinare alle ispezioni di opere d'arte. Sempre nel 2024 la società ANAS ha, poi, proseguito, nel rispetto della propria autonomia e declinandolo nella specifica realtà aziendale, il recepimento della normativa di Gruppo, tra cui l'adozione del "Framework Anti-Corruption del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", del "Modello del Sistema di

*Controllo Interno e Gestione dei Rischi*", della "Disciplina delle Operazioni con Parti Correlate", del "Modello di Controllo Interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali" e del "Modello di Governance dell'Internal Audit".

(ii) Il "Modello del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi" prevede un'articolazione sostanzialmente basata su tre livelli di controllo. Accanto al primo livello, diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi, e, al terzo livello, demandato all'Internal audit quale struttura deputata a fornire assurance indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del modello nel suo complesso (a dipendenza gerarchica, a partire dal 2022, del Consiglio di amministrazione, con il Presidente che garantisce il raccordo funzionale), sono presenti funzioni aziendali di secondo livello con il compito di monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi, nonché monitorare l'adeguatezza e operatività dei controlli (posti a presidio dei principali rischi), fornendo, inoltro, supporto al primo livello. Il controllo riconducibile al secondo livello è svolto da specifici *assurance provider* quali: il responsabile della prevenzione della corruzione e trasparenza (RPCT); la funzione affari regolatori e antitrust; la compliance (operante

sulla base del "Modello di compliance del Gruppo FS Italiane" adottato da ANAS già nel 2023) e la compliance appalti; la funzione di *data protection*; il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari di cui alla legge 28 dicembre 2005, n. 262; la funzione *security* nell'ambito della Direzione tutela aziendale; il *risk management*; i sistemi di salute e sicurezza, sicurezza del traffico stradale, qualità e ambiente; la funzione di sostenibilità; la funzione *tax compliance*. Gli *assurance provider* operano attraverso appositi processi di interrelazione (ispirati alla logica della *combined assurance*) volti principalmente a ottimizzare il complesso delle attività e ad assicurare una piena copertura sulle aree di rischio, con la finalità, pertanto, di garantire un miglioramento del complessivo sistema di controllo interno e gestione dei rischi (SCIGR) e di consentire all'*Internal audit* di esprimere un giudizio che tenga conto anche degli esiti delle attività svolte dagli altri *assurance provider*, oltre che a un ulteriore rafforzamento, all'interno dell'organizzazione, della cultura del controllo.

(iii) Con deliberazione consiliare del 2 dicembre 2024 è stato aggiornato il modello di organizzazione, gestione e controllo di cui al decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 (l'ultimo aggiornamento risaliva a luglio 2023), al fine di recepire sia le novità normative che hanno ampliato il catalogo dei reati presupposto che le modifiche organizzative e procedurali intervenute,

con relativo aggiornamento delle schede di rischio 231, tenuto anche conto delle linee guida per l'applicazione del decreto legislativo n. 231 del 2001 nel Gruppo FS. L'aggiornamento del modello è stato oggetto di asseverazione ai fini dell'esimente di cui all'articolo 6 del medesimo decreto legislativo. Nella relazione semestrale inerente al periodo luglio-dicembre 2024, l'Organismo di vigilanza ha dato atto, con favore, di tale aggiornamento, in linea con le indicazioni dell'Organismo stesso, rappresentando la necessità di procedere a una sessione formativa per tutto il personale. Nella medesima relazione l'Organismo ha, invece, continuato a segnalare, come già fatto nella precedente sul primo semestre 2024, la tematica dei flussi informativi, evidenziando - pur in un quadro di sostanziale miglioramento degli stessi - la necessità del puntuale rispetto di quanto previsto dall'allegato n. 4 al modello, relativo ai "Flussi informativi verso e dall'Organismo di vigilanza", al fine di poter esercitare al meglio i compiti previsti dal decreto legislativo n. 231 del 2001 anche a tutela della Società. Dalle relazioni semestrali dell'Organismo di vigilanza riferite alle attività svolte nel 2024 e dagli incontri tenuti con lo stesso Organismo non sono comunque, allo stato, emersi profili di rilevanza per la Società ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001. Il Collegio invita, in ogni caso, la Società al puntuale rispetto di quanto previsto dall'allegato 4 al modello

231 e di procedere in tempi rapidi alla formazione di tutto il personale.

(iv) Nella relazione al bilancio di esercizio al 31.12.2023 si era già riferito in ordine all'intervenuta approvazione, nella riunione consiliare del 25.1.2024, dell'aggiornamento delle misure di organizzazione e gestione per la prevenzione della corruzione e trasparenza, relative al triennio 2024-2026, integrative di quelle adottate ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001, che costituiscono - unitamente al Codice etico di Gruppo, alla Policy anti-corruption di Gruppo e al modello di organizzazione, gestione e controllo ex decreto legislativo n. 231 del 2001 - parte integrante del framework unico anticorruzione del Gruppo FS, adottato da ANAS con comunicazione organizzativa intersocietaria n. 291 AD del 18.01.2024, nonché un elemento costitutivo del sistema di controllo interno e gestione dei rischi. Il responsabile della prevenzione della corruzione e trasparenza ha riferito al Consiglio di amministrazione, nella riunione del 5.3.2025, sulle attività svolte nel corso del 2024 che, in esecuzione del piano, hanno riguardato l'area degli appalti. Sempre nella medesima relazione il RPCT ha informato sull'esito positivo, senza alcuna non conformità neanche minore, delle attività di audit per il mantenimento, da parte della Società, della certificazione anticorruzione ISO 37001:2016, standard internazionale sui "Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione".



Oltre a quanto sopra, il Collegio ha tenuto frequenti incontri con la struttura di *Internal audit* al fine di esaminare la pianificazione delle attività e i *report* degli interventi svolti e ha, altresì, acquisito informazioni sulle attività dell'*Internal audit* in occasione delle riunioni consiliari in cui sono state rese le informative periodiche previste dallo statuto e dal nuovo *audit charter* (adottato ad aprile 2024 in recepimento del Modello di Governance Internal Audit di Holding del 28 febbraio 2023). Il Consiglio di amministrazione del 24 aprile 2024 ha approvato il piano delle attività per il 2024, rientrante nell'ambito del piano di audit triennale 2023-2025, che era stato elaborato sulla base del catalogo rischi aziendale, tenendo altresì conto delle richieste formulate dai principali stakeholders, tra cui il Collegio sindacale. Il piano per l'anno 2024 ha sostanzialmente confermato gli interventi già previsti nel piano triennale, tra cui quelli riguardanti tematiche particolarmente rilevanti e, pertanto, oggetto di costante monitoraggio mediante *audit* e *follow-up*, quali la sorveglianza e manutenzione di ponti e viadotti, la sorveglianza e manutenzione delle gallerie, la qualità dei lavori con le verifiche dei materiali e forniture nei cantieri, la gestione degli aspetti ambientali nella realizzazione dei lavori, la gestione degli affidamenti, la salute e sicurezza nei cantieri. Il Collegio, che aveva già reso il proprio parere



sulla pianificazione triennale 2023-2025, ha espresso parere positivo anche sulla pianificazione annuale 2024 ai fini della successiva approvazione da parte del Consiglio di amministrazione, così come previsto dall'assetto dei poteri e dall'*audit charter*. Per quanto riguarda gli interventi conclusi dall'*Internal audit* nel corso del 2024, alcuni concernenti la chiusura di attività previste nel 2023, oltre a quelli in precedenza citati, si segnalano:

- la gestione degli espropri;
- la verifica della rispondenza delle opere eseguite alle prescrizioni progettuali;
- il collaudo dei lavori, anche in corso d'opera;
- la gestione della sicurezza in ambito IT;
- il superamento del quinto d'obbligo nei lavori di nuove opere e manutenzione programmata;
- la gestione e utilizzo di beni aziendali;
- la gestione delle varianti in corso d'opera;
- la gestione e valorizzazione del patrimonio;
- la gestione delle riserve.

Dagli esiti delle attività di *audit* e *follow-up* è comunque emerso che il SCIGR è adeguato e operativo, con debolezze generalmente moderate a fronte delle quali sono state comunque raccomandate e poste in essere azioni

correttive da parte del management.

Si segna che, a fine 2024, la funzione *Internal audit* ha ottenuto da un certificatore terzo la certificazione di conformità agli "standard IIA".

Con riferimento alle attività di *Risk Management*, nel 2024 ANAS ha portato avanti le azioni di mitigazione dei rischi già individuate nell'esercizio precedente. Sul punto, il Collegio raccomanda di completare le azioni che risultano ancora aperte e di provvedere all'aggiornamento del catalogo rischi.

Il Collegio ha, altresì, vigilato sul sistema di controllo interno amministrativo-contabile attraverso diversi incontri con il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, nonché acquisendo informazioni anche dalle altre strutture aziendali ovvero, come detto, dall'*Internal audit*, rispetto ad alcune aree in cui sono state evidenziate azioni di miglioramento da parte dello stesso Dirigente preposto. Nella relazione sottoposta al Consiglio di amministrazione del 5.3.2025 a esito delle attività svolte ai fini della gestione della compliance alla legge n. 262 del 2005 in riferimento all'esercizio 2024 - previste dal piano 2024 che è stato predisposto sulla base del modello 262 di Gruppo, nonché condiviso e integrato nell'ambito del piano del Dirigente preposto della Capogruppo FS - il Dirigente preposto ha rappresentato, in conclusione, che il sistema di

controllo interno amministrativo-contabile di ANAS, pur permanendo alcune aree di miglioramento, assicura la sostanziale correttezza dell'informativa contabile, essendo stata accertata la generale esistenza di controlli compensativi idonei a mitigare i possibili rischi. Con riferimento al bilancio d'esercizio 2024, il Dirigente preposto ha, pertanto, rappresentato che le procedure amministrativo-contabili e le prassi operative consolidate in essere, pur suscettibili di ulteriori affinamenti e di aggiornamenti, hanno supportato il sistema di controllo interno amministrativo-contabile complessivamente in maniera adeguata a garantire il raggiungimento degli obiettivi richiesti dalla legge n. 262 del 2005 alla figura del Dirigente preposto, considerato il quadro normativo di riferimento e la sua complessità.

In considerazione di ciò, l'Amministratore delegato e il Dirigente preposto hanno, quindi, attestato, ai sensi dell'art. 24.6 dello statuto sociale, l'adeguatezza, in relazione alle caratteristiche della Società, e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio di ANAS al 31.12.2024 e che tale bilancio: è redatto in conformità ai principi contabili internazionali riconosciuti dall'Unione europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002; corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili; è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera

e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di ANAS.

Al riguardo, il Collegio invita l'organo amministrativo a proseguire nell'attività di aggiornamento e affinamento delle procedure amministrativo-contabili e nella loro effettiva implementazione.

Il Collegio ha acquisito, nel corso dell'anno, 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, sia dall'Amministratore delegato nelle riunioni di Consiglio di amministrazione anche ai fini di quanto previsto dall'art. 2381, comma 5, del codice civile, che incontrando direttamente le singole strutture.

I principali eventi dell'esercizio hanno riguardato anzitutto l'interventu... efficacia del contratto di programma ANAS-MIT 2021-2025 (a seguito della registrazione da parte della Corte dei conti, in data 9 dicembre 2024, del decreto interministeriale MIT-MEF del 22 ottobre 2024), che tiene conto degli interventi normativi successivi alla sottoscrizione del contratto di programma 2016-2020 e relativi aggiornamenti, attuando, in particolar modo, le disposizioni recate dall'articolo 2, commi 2-sexies 2-sexdecies, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 (c.d. "decreto-legge infrastrutture"), tra cui:

*GG*

a) l'adozione di un sistema 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 riferibili allo stesso contratto di programma, b) il superamento del sistema di finanziamento basato sul "corrispettivo", sostituito con quello basato sul "contributo"; c) la costituzione di una nuova società, denominata Autostrade dello Stato S.p.A., interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione.

Tale società è stata costituita in data 4 giugno 2024, previo DPCM del 9 aprile 2024 (pubblicato sul sito del Ministero dell'economia e delle finanze in data 24 maggio 2024 e con cui sono stati definiti l'atto costitutivo e lo statuto nonché nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica), emanato in attuazione dell'articolo 2 comma 2-decies del "decreto-legge infrastrutture", che ha previsto il trasferimento a tale nuova società delle funzioni e delle attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio. Successivamente, l'articolo 1, comma 6-sexies, del decreto-legge 19 ottobre 2024, n. 155,

convertito, con modificazioni, dalla legge 9 dicembre 2024, n. 189, ha integrato il suddetto comma 2-decies del "decreto-legge infrastrutture", individuando l'esatto perimetro del trasferimento (che riguarda la cessione delle partecipazioni detenute da ANAS nelle società Concessioni Autostrade Venete - CAV S.p.A., Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e società italiana Traforo Autostradale del Frejus - SITAF S.p.A.), nonché le relative modalità, consistenti nella cessione a titolo oneroso a fronte di un corrispettivo determinato in misura corrispondente al valore netto contabile d'iscrizione dei relativi diritti e obblighi, come risultante da una situazione patrimoniale approvata dal Consiglio di amministrazione di ANAS riferita a una data non anteriore a quattro mesi dall'operazione e, in ogni caso, nel limite delle risorse assegnate alla società Autostrade dello Stato S.p.A., pari a 343 milioni di euro. ANAS e Autostrade dello Stato S.p.A. hanno sottoscritto, in data 27 febbraio 2025, una lettera di intenti con cui si sono impegnate a perfezionare l'operazione di trasferimento entro e non oltre il 30 aprile 2025. Secondo gli accordi convenuti, a tal fine sarebbe presa a riferimento la situazione patrimoniale al 31.12.2024 emergente dal progetto di bilancio approvato dal Consiglio di amministrazione di ANAS il 5 marzo 2025, da cui, è stato

confermato il valore netto contabile delle partecipazioni oggetto di trasferimento nell'importo complessivo di 342,5 milioni di euro.

L'articolo 1, comma 521, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio 2025), ha infine novellato sempre l'articolo 2 del decreto-legge infrastrutture, inserendo un nuovo comma 2-decies.1 che prevede che «Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società ANAS Spa una nuova convenzione unica, da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. In occasione della sottoscrizione della convenzione di cui al primo periodo, la durata della relativa concessione è adeguata al termine massimo stabilito dall'articolo 7, comma 3, lettera d), del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178.

L'efficacia delle disposizioni del presente comma è subordinata alla notificazione preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea».

Con nota del 22 gennaio 2025, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avuto riguardo:

- all'intervenuta efficacia del contratto di programma 2021-2025 sviluppato, come detto, sulla base delle disposizioni di cui al decreto infrastrutture;

- alla costituzione della società Autostrade dello Stato S.p.A. a cui saranno trasferite le funzioni e le attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio, svolte da ANAS tramite proprie partecipate;

- alle ulteriori disposizioni che hanno inciso sul rapporto concessionario di cui all'articolo 1, comma 521, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio 2025),

e ritenendo sussistenti i presupposti per la predisposizione della nuova convenzione unica con la quale recepire il nuovo contesto operativo, ha infine chiesto alla Società di «elaborare la documentazione convenzionale, comprensiva degli allegati tecnici ed economico finanziari, sulla quale avviare le attività istruttorie tra cui figura la notifica alla Commissione europea», segnalando, al contempo, «l'esigenza di recepire, nel nuovo testo di convenzione, pattuizioni, vincoli e impegni coerenti con la natura di "diritti speciali o esclusivi" delle attività svolte».

Dalle informazioni acquisite e da quanto riportato nella relazione sulla gestione, le strutture della Società stanno operando per predisporre la documentazione utile a riscontrare detta nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da sottoporre all'organo amministrativo di recente nomina.

Rispetto alle società controllate o partecipate da ANAS, su cui il Collegio

ha, altresì, acquisito informazioni in particolare dalla competente struttura della Direzione amministrazione finanza e controllo nonché incontrando i collegi sindacali delle società controllate (PMC Mediterraneum S.c.p.A., Anas International Enterprise S.p.A., Quadrilatero Marche Umbria S.p.A.) per uno scambio di informazioni ai sensi dell'articolo 2403 bis, secondo comma, del codice civile, si segnala, oltre al previsto trasferimento delle partecipazioni detenute da ANAS in concessionarie autostradali a pedaggio ad Autostrade dello Stato S.p.A., che:

✓ è proseguita la liquidazione della controllata Anas International Enterprise S.p.A. (AIE), che era stata deliberata dall'assemblea degli azionisti del 23 giugno 2023 nell'ambito del piano di riorganizzazione delle attività estere. Essendo state trasferite ad ANAS le residue commesse attive prima dello scioglimento e messa in liquidazione, la società, a oggi, non ha commesse in corso né personale diretto. Continua, pertanto, a detenere unicamente la partecipazione del 51% nella società di diritto russo ANAS International Enterprise RUS LLC (pura holding non operativa di cui il residuo 49% è detenuto da SIMEST), che, a sua volta, controlla il 51% della Road Investment Company (RIC), concessionaria per la costruzione e la gestione dell'Autostrada M4-Sezione 4 (228 km) tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar, e partecipa (40%) al capitale della società di diritto

russo United Operator LLC, fornitrice di RIC per i servizi di manutenzione e gestione della M4. Il Consiglio di amministrazione di ANAS, in considerazione dell'inasprirsi del conflitto in Ucraina e della necessità di procedere alla ricerca di soluzioni utili a preservare i diritti e gli interessi di ANAS stessa e dell'intero Gruppo FS, aveva deliberato di avviare le azioni volte a dismettere la suddetta commessa. La complessità della situazione geopolitica e macroeconomica e le misure sanzionatorie nei confronti della Russia hanno, però, continuato a rendere non solo impossibile realizzare tale dismissione a valore di mercato ma problematica anche l'elaborazione di strategie definitive per tale dismissione. Le attività delle società del comparto russo si sono, in ogni caso, svolte nel complesso con regolarità nel 2024, generando anche sufficiente liquidità da permettere la ripresa del processo di progressivo rimborso del finanziamento a suo tempo concesso da AIE ad AIE RUS, pur nei limiti imposti dalle autorità valutarie russe. I rimborsi hanno rappresentato un controvalore complessivo nell'anno di poco più di 0,8 milioni di euro. Il progetto di bilancio intermedio di liquidazione al 31 dicembre 2024 di AIE si è chiuso in positivo in quanto la differenza fra gli importi effettivi dei costi/oneri e proventi e gli "utilizzi" del fondo nonché la rivalutazione di alcune posizioni creditorie (a seguito di incasso), che

erano state oggetto di svalutazione nei precedenti esercizi, hanno determinato un utile di circa 0,9 euro milioni;

✓ nel corso del 2023 era stata attuata l'operazione di aumento del capitale di Stretto di Messina S.p.A. riservato al MEF ai sensi di quanto previsto dal decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito con modificazioni dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, come modificato dal decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136. Al fine di determinare il prezzo di sottoscrizione delle azioni di nuova emissione era stata rilasciata apposita relazione giurata di stima sulla cui base il consiglio di amministrazione di Stretto di Messina, anche ai fini della proposta di aumento di capitale, aveva provveduto a redigere la "situazione patrimoniale ed economica al 31 agosto 2023" con un patrimonio netto pari a 302.527.492 euro, che recepiva le risultanze della perizia (rettifiche patrimoniali in diminuzione sull'attivo immobilizzato per 85.326.560 euro e rilasci del fondo rischi e oneri iscritto nel passivo per 25.087 euro, con un effetto complessivo negativo pari a 85.301.473 euro) nonché il risultato gestionale di periodo pari a 1.440.123 euro, principalmente attribuibile ai proventi finanziari maturati sulle disponibilità liquide, al netto dei costi di gestione. In conseguenza di ciò era stata rilevata, nel bilancio di ANAS al 31.12.2023 (con una quota

di partecipazione divenuta pari al 36,699%), una perdita di valore e, quindi, una svalutazione di 69.172 mila euro, derivante dall'allineato alla frazione di patrimonio netto di competenza, sulla base della suddetta situazione contabile approvata dalla società. Nel corso del 2024 Stretto di Messina, in aderenza alle disposizioni normative introdotte dal decreto-legge n. 35 del 2023, ha proseguito le attività e gli adempimenti finalizzati all'aggiornamento del progetto definitivo dell'opera e alla predisposizione della documentazione necessaria per la successiva approvazione del progetto stesso da parte del CIPES, allo stato non ancora intervenuta. Nelle more di tale approvazione i due contenziosi avviati dal contraente generale "Eurolink S.c.p.A." (CG) e dal project management consultant "Parsons Transportation Group Inc." (PMC), sospesi dal 1° gennaio al 31 marzo 2023 ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 490, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, sono ancora in corso, sebbene in occasione delle ultime udienze le parti abbiano chiesto il rinvio della causa in ragione delle disposizioni di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto-legge n. 35 del 2023. Tale disposizione prevede, infatti, che, una volta intervenuta l'approvazione da parte del CIPES del progetto definitivo e del nuovo piano economico finanziario dell'opera, i contratti con i suddetti affidatari possano essere riattivati mediante



stipula di atti aggiuntivi, previa definizione di rinunce e condizioni, tra le quali, per il CG e per il PMC, la rinuncia al contenzioso pendente;

✓ nel mese di dicembre 2024 la società Concessioni Autostradali Venete S.p.A. - alla luce dei positivi risultati di gestione conseguiti anche negli anni precedenti, e ricorrendone i presupposti anche con riferimento al soddisfacimento dei vincoli previsti dalla documentazione finanziaria relativa al prestito obbligazionario emesso nel 2016 - ha deliberato per la prima volta nella sua storia la distribuzione di riserve di utili per circa 34,9 milioni di euro. In osservanza delle previsioni statutarie, dalla delibera CIPE del 26 gennaio 2007 e dai protocolli sottoscritti in esecuzione della stessa, tali risorse sono state distribuite al solo socio Regione Veneto, subordinandone l'effettivo pagamento alla emissione e registrazione del decreto interministeriale di approvazione del secondo atto aggiuntivo alla convenzione di concessione.

Il Collegio sindacale, inoltre:

✓ ha incontrato in diverse occasioni la società incaricata della revisione legale dei conti PricewaterhouseCoopers S.p.A. per il consueto scambio di informazioni e per aggiornamenti sulle principali tematiche riguardanti la relazione finanziaria semestrale di ANAS al 30.6.2024 e il bilancio di esercizio al 31.12.2024. Ha, altresì, preso atto dei risultati esposti

sempre dalla società di revisione legale dei conti nella *management letter* al bilancio di esercizio al 31.12.2023, che è stata sottoposta anche al

Consiglio di amministrazione del 23 ottobre 2024, da cui non sono emerse carenze significative ma spunti di miglioramento condivisi dal management di ANAS;

✓ ha preso atto che le operazioni con le parti correlate sono state regolate applicando criteri analoghi a quelli che sarebbero stati ragionevolmente applicati sul mercato ed eseguite nell'interesse della Società, come risulta dalla descrizione fornita nelle note esplicative al bilancio;

✓ non ha riscontrato operazioni atipiche e inusuali;

✓ non ha ricevuto denunce ai sensi dell'articolo 2408 del codice civile;

✓ ha rilasciato le relazioni previste dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013 in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle amministrazioni pubbliche attinenti ai documenti previsionali e consuntivi. A quest'ultimo riguardo la Società ha provveduto ad allegare al bilancio di esercizio al 31.12.2024 il conto consuntivo in termini di cassa redatto ai sensi del citato decreto ministeriale, di cui si dirà più in dettaglio in seguito;

✓ ha esaminato la documentazione e curato gli adempimenti previsti dal punto 6 - parte 1, della direttiva interministeriale emanata ai sensi

dell'articolo 1, comma 1025, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, con riguardo alle relazioni semestrali sulle modalità di impegno e di utilizzo delle risorse dell'ex Fondo Centrale di Garanzia nonché sui rapporti in essere con le società concessionarie;

✓ ha monitorato l'adempimento, da parte della Società, delle disposizioni

recate dall'articolo 1, commi 859-872, della legge 30 dicembre 2018, n. 145,

in materia di tempestività dei pagamenti e di smaltimento dei debiti pregressi, trattandosi di una normativa rivolta alle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ovvero alle amministrazioni inserite nell'elenco ISTAT, da cui ANAS non risulta esonerata ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, non essendo una norma strettamente afferente all'ambito di *spending review*.

Dalle informazioni acquisite è emerso che la Società ha posto in essere ulteriori attività ai fini del miglioramento del sistema di trasmissione dei dati relativi ai pagamenti dei debiti commerciali, sebbene continui a persistere un ritardo che la Società più volte ha rappresentato essere sostanzialmente imputabile al ritardo nell'incasso dei contributi maturati nei confronti dei diversi enti finanziatori, tra i quali lo Stato. Atteso,

tuttavia, il rischio dell'applicazione di misure di garanzia previste dalle suddette disposizioni di legge, il Collegio, che aveva già suggerito di comunicare la circostanza del ritardo negli incassi al MEF, ha, altresì, invitato la Società ad effettuare un approfondimento anche su tali misure di garanzia.

\*\*\*

#### RISULTATI DELL'ESERCIZIO SOCIALE

  
Il progetto di bilancio della Società per l'anno 2024, che il Consiglio di amministrazione sottopone al Vostro esame, è stato redatto in conformità ai principi contabili internazionali EU/IFRS e comprende la situazione patrimoniale e finanziaria, il conto economico, il conto economico complessivo, il prospetto delle variazioni del patrimonio netto, il rendiconto finanziario, le note esplicative al bilancio e la relazione sulla gestione. Come già rappresentato, è stato, altresì, redatto il conto consuntivo in termini di cassa predisposto in ottemperanza alle disposizioni dettate dall'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e dagli articoli 5 e 9 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013. Non risulta accluso, invece, il rapporto sui risultati redatto in conformità alle linee guida generali definite con DPCM 18 settembre 2012. Il suddetto progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di

amministrazione nella riunione tenutasi il 5 marzo 2025.

La Società ha redatto un bilancio separato, poiché il bilancio consolidato è predisposto a cura della controllante FS. Non è stata, invece, redatta la rendicontazione individuale di sostenibilità, da cui ANAS è esentata ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125, considerato che la controllante FS procede a redigere la rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Relativamente al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, il Collegio riferisce che, non essendo allo stesso demandato il controllo di merito sul contenuto, ha vigilato sull'impostazione dello stesso e sulla sua conformità alla legge in ordine alla formazione e alla struttura. Il Collegio ha in varie occasioni incontrato le strutture della Società e la società di revisione legale dei conti per esaminare le principali tematiche del bilancio 2024.

Si richiama l'attenzione sui seguenti aspetti.

1) Attività immateriali - concessioni, licenze, marchi e diritti simili.

Tale voce presenta un saldo di 795.000 mila euro. Il valore della concessione di ANAS è stato rilevato a partire dal bilancio chiuso al 31.12.2017 e nei bilanci degli esercizi successivi tenendo conto sia della scadenza naturale della stessa (2032) che della possibilità di adeguamento della durata di

ulteriori venti anni, sulla base del quadro normativo e regolatorio di riferimento venutosi a determinare. Nel rinviare al riguardo a quanto rappresentato nelle relazioni inerenti ai bilanci degli esercizi precedenti, si evidenzia che, nelle note al bilancio al 31.12.2024, si ritengono rafforzati i presupposti alla base dell'adeguamento della durata della concessione sino al 2052 in considerazione degli ulteriori e più recenti sviluppi, quali in precedenza già illustrati ed evidenziati, rappresentati:

- dall'intervenuta efficacia del contratto di programma ANAS-MIT 2021-2025;
- dalla recente entrata in vigore di due disposizioni normative, di cui: (i) la prima recata dall'articolo 1, comma 6-sexies, del decreto-legge n. 155 del 2024, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 189 del 2024, che ha integrato il comma 2-decies dell'articolo 2 del "decreto-legge infrastrutture"; (ii) la seconda contenuta nell'articolo 1, comma 521, della legge n. 207 del 2024 (legge di bilancio 2025);
- dalla nota del Ministero concedente del 22 gennaio 2025.

In considerazione di quanto sopra, il capitale investito netto regolatorio (che include le seguenti voci di bilancio: attività immateriali, immobili, impianti e macchinari, crediti tributari, crediti commerciali, debiti commerciali, altre attività correnti e non correnti, diritti finanziari correnti e non correnti, acconti per opere da realizzare correnti e non

correnti, attività per lavori in corso su ordinazione e fondo rischi ed oneri), strettamente correlato ai flussi di cassa generati dalla gestione della concessione, è stato oggetto di verifica di recuperabilità (cd. *impairment test*) al 31 dicembre 2024, predisposta sulla base dei flussi di cassa del piano economico finanziario, con orizzonte temporale 2052, approvato dal Consiglio di amministrazione in data 5 marzo 2025 e redatto anche questo tenendo conto del recepimento del contratto di programma 2021-2025 e del mutato contesto normativo e regolatorio. All'esito dell'*impairment test* non sono emerse perdite di valore sulla concessione e sul capitale investito netto da riflettere nel bilancio al 31.12.2024. Nel bilancio è, in ogni caso, precisato che, qualora eventuali sviluppi futuri dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un piano economico finanziario rielaborato di conseguenza.

La concessione, anche al 31.12.2024, continua a essere, a ogni buon conto, ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e conseguentemente la quota di competenza dell'esercizio è pari a 99.375 mila euro.

Il Collegio sindacale ha continuato a seguire con attenzione il tema in argomento, chiedendo costanti aggiornamenti alla Società sulle attività volte

a estendere la durata della convenzione di concessione, come anche da ultimo previste dalla recente normativa di cui alla legge di bilancio del 2025. Ha, altresì, preso atto della relazione rilasciata da Deloitte Financial Advisory S.r.l., all'esito dell'assistenza nell'attività di *impairment test* della concessione, da cui non sono emerse criticità ed è risultata confermata la sostenibilità del valore indicato in bilancio a titolo di concessione.

Ala luce di quanto sopra, il Collegio sindacale, consapevole della delicatezza della tematica, continuerà a monitorarla e invita la Società a seguire con attenzione gli sviluppi delle interlocuzioni in essere con le istituzioni, considerando, peraltro, che nel budget 2025, su cui il Collegio ha rilasciato la relazione di competenza ex DM 27 marzo 2023, viene ipotizzato di poter conseguire l'adeguamento della durata della concessione già a partire dalla seconda metà del 2025 con conseguente diminuzione della quota di ammortamento dell'anno.

## 2) Fondi per rischi e oneri e attività e passività potenziali.

Nelle note al bilancio gli amministratori descrivono le caratteristiche del contenzioso in essere da cui possono scaturire passività i cui esiti sono valutati come probabili e che, in quanto tale, è oggetto di accantonamento ai fondi rischi. Ferme restando le attività di verifica e monitoraggio svolte dalla società di revisione, il Collegio ha acquistato informazioni anche dal

Dirigente preposto e dalla Direzione affari legali, societari e compliance sulla procedura seguita per la gestione del contenzioso medesimo e per la determinazione dei fondi rischi. Inoltre, il Collegio ha acquisito informazioni dalle medesime strutture e dalla società di revisione anche sui contenziosi non ricompresi nella situazione patrimoniale in quanto giudicati di rischiosità possibile di cui è, ad ogni modo, data informativa nelle note al bilancio.

### 3) Partecipazioni.

  
Le partecipazioni di ANAS al 31 dicembre 2024 ammontano a 297.460 mila euro e subiscono una diminuzione di 342.495 mila euro rispetto all'esercizio precedente, prevalentemente per effetto della riclassificazione tra le "Attività possedute per la vendita" delle partecipazioni detenute nelle società concessionarie a pedaggio (Società Italiana per il Traforo Autostradale del Frejus S.p.A., Società Traforo del Monte Bianco S.p.A., Autostrada Asti Cuneo S.p.A., Concessioni Autostradali Venete S.p.A.) oggetto di trasferimento, come detto, ad Autostrade dello Stato S.p.A..

Con riferimento alla società Stretto di Messina - rispetto alla quale al 31.12.2023 era stata rilevata una perdita di valore e, quindi, una svalutazione per 69.172 mila euro - viene rappresentato, nelle note al bilancio, che, nel corso dell'anno 2024, non si sono verificati fatti

indicativi di una variazione del contesto economico e normativo tali da impattare negativamente sulla consistenza patrimoniale della società e quindi sul valore di carico iscritto in bilancio. Il valore di carico della partecipazione in Stretto di Messina al 31 dicembre 2024 risulta, in particolare, allineato alla frazione di patrimonio netto di competenza, sulla base dell'ultima situazione contabile ufficiale della società (preconsuntivo al 30 settembre 2024), approvata dal relativo organo amministrativo (17 dicembre 2024). Come lo scorso anno in assenza di un nuovo piano economico finanziario che permetta di stimare i flussi finanziari attesi dalla realizzazione dell'opera non vi sono le condizioni per stimare il valore d'uso. Nella relazione sulla gestione e nelle note al bilancio viene in ogni caso fatto presente che non può escludersi che, in futuro, avuto riguardo alle attività da svilupparsi per l'aggiornamento del piano economico finanziario della concessione tenendo conto dei "costi sostenuti dalla società sino alla data di entrata in vigore del presente decreto per le prestazioni rese in funzione della realizzazione dell'opera, qualora funzionali al riavvio della medesima" (articolo 4, comma 6, del decreto-legge n. 35 del 2023), possano rendersi necessari ripristini del valore della partecipazione detenuta da ANAS in Stretto di Messina. I risultati economico-patrimoniali sono confermati dal bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024

della società Stretto di Messina, approvato dal relativo consiglio di amministrazione il 13 marzo 2025. La Società non ha proceduto, al riguardo, alla determinazione del valore d'uso in assenza di un nuovo PEF che permetta di stimare i flussi finanziari attesi dalla realizzazione dell'opera.

4) Altre attività finanziarie non correnti e correnti.

Nel bilancio al 31.12.2023 la voce più rilevante era rappresentata dal credito netto, pari a 501.087 mila euro, verso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 14-bis del decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2023, n. 191. Tale norma, nel disporre il reintegro della società Strada dei Parchi nella concessione delle autostrade A24 e A25, aveva, infatti, previsto al comma 2, lett. a), numero 3, che il Ministero concedente dovesse provvedere nei confronti di ANAS alla regolazione dei crediti da questa vantati verso Strada dei Parchi, «con conseguente estinzione delle relative obbligazioni a carico del concessionario» e individuati nella «somma

delle quote di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione Unica e degli ulteriori debiti maturati dal concessionario nei confronti dell'ANAS S.p.a. e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

Nelle note al bilancio viene fatto presente che la regolazione di tali crediti

è avvenuta, in via definitiva, con l'intervenuta efficacia del contratto di programma 2021-2025, secondo quanto stabilito dal menzionato articolo 14-bis, comma 3, del decreto-legge n. 145 del 2023, e dall'articolo 6-bis "Crediti MIT-ANAS verso Strada dei Parchi s.p.a." del contratto di programma 2021-2025; nello specifico, l'attività finanziaria "Credito netto verso MIT L. 191/2023 - Concessioni Ex Art. 7 L.178/02" è stata regolata mediante:

- la quota non vincolata dei residui passivi iscritti nell'ultimo bilancio di esercizio di ANAS, comunque non riferibili a interventi non ancora conclusi e collaudati, pari a 380.798 mila euro;
- l'importo di cui all'articolo 7-ter, comma 10, secondo periodo, del decreto-legge n. 68 del 2022, pari a 60.000 mila euro;
- per la restante parte, i ricavi da pedaggio complessivamente riscossi da ANAS nel periodo di gestione delle tratte autostradali A24 e A25, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e manutenzione ordinaria.

\*\*\*\*

Per quanto a conoscenza del Collegio, gli amministratori, nella redazione del bilancio e nella predisposizione della relazione sulla gestione, si sono comportati in maniera coerente con le norme di legge vigenti in materia e, in particolare, non hanno derogato alle disposizioni di cui agli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile.

In particolare, la relazione sulla gestione risulta coerente con le disposizioni di legge, illustra adeguatamente, unitamente con le note esplicative al bilancio, i fattori di rischio in grado di determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società, nonché l'insieme delle attività poste in essere per il loro monitoraggio, e rappresenta i fatti principali, cui si è fatto cenno, che hanno caratterizzato la gestione 2024.

  
 Nelle note esplicative e nella parte della relazione sulla gestione cui le note medesime fanno rinvio, risultano indicati i criteri di redazione del bilancio e i fondamentali principi contabili applicati. Gli schemi di bilancio utilizzati sono ricompresi nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio".

Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato negativo di esercizio di 92.010.657 euro e si riassume nei seguenti valori:

Attività	8.457.258.458 euro
Passività	6.267.292.646 euro
Patrimonio Netto	2.189.965.812 euro
Perdita dell'esercizio	92.010.657 euro

Il conto economico presenta in sintesi i seguenti valori:

Totale ricavi operativi	4.223.081.228 euro
Totale costi operativi	- 4.069.960.840 euro
Ammortamenti	- 166.976.478 euro
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	- 4.408.942 euro
Accantonamenti	0 euro
Risultato operativo (EBIT)	- 45.265.032 euro
Proventi ed oneri finanziari	- 46.777.164 euro
Risultato prima delle imposte	- 92.042.196 euro
Imposte sul reddito	31.539 euro
Perdita dell'esercizio	- 92.010.657 euro

Il Consiglio di amministrazione propone di riportare a nuovo la perdita di esercizio.

Come indicato in precedenza, il progetto di bilancio è corredata del conto consuntivo in termini di cassa previsto dall'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e disciplinato dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013. Come stabilito dall'allegato 3 all'anzidetto decreto ministeriale, il conto consuntivo in termini di cassa è accompagnato da una nota illustrativa che spiega le modalità di composizione del documento contabile.

In particolare, sono fornite indicazioni in merito a:

- a) la struttura del conto consuntivo in termini di cassa e le regole tassonomiche applicate;
- b) le modalità di raccordo tra le voci del conto consuntivo in termini di cassa e il piano dei conti in uso nella contabilità generale;
- c) la fonte e la natura delle informazioni e dei dati utilizzati;
- d) i criteri interpretativi legati alla peculiarità dei principi contabili internazionali che informano il sistema contabile di ANAS;
- e) i criteri di determinazione di valori inseriti nelle voci di entrata e di uscita che compongono il documento contabile;
- f) i criteri di classificazione della spesa per missioni e programmi, con descrizione delle modalità di individuazione delle missioni, dei programmi e dei gruppi COFOG (classification of the functions of government) correlati, nonché delle modalità di ripartizione delle voci di spesa tra i programmi individuati;
- g) la verifica di coerenza del conto consuntivo in termini di cassa con il rendiconto finanziario.

Ciò posto, il Collegio, esaminata la documentazione sopra descritta e acquisite le informazioni necessarie nel corso delle verifiche effettuate, attesta, ai sensi degli articoli 13, comma 4, e 17, comma 4, del decreto

legislativo 31 maggio 2011, n. 91, nonché dell'articolo 8 del decreto del

Ministro dell'economia e delle finanze 27 marzo 2013, che:

- 1) la società ha adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 11 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, e dell'articolo 7 del DM 27 marzo 2013, attraverso la presentazione, in apposito prospetto, della spesa complessiva riferita a ciascuna delle attività svolte, secondo un'aggregazione per missioni e programmi accompagnata dalla corrispondente nomenclatura COFOG di secondo livello. L'informativa è resa, diversamente da quanto previsto dal citato articolo 7 del DM 27 marzo 2013, non all'interno della relazione sulla gestione, bensì in apposito allegato della relazione annuale finanziaria;
- 2) la società ha adempiuto alle prescrizioni dell'articolo 17 del decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91, nonché degli articoli 5 e 9 del DM 27 marzo 2013, attraverso la predisposizione di un conto consuntivo in termini di cassa. Non risulta, invece, predisposto, il rapporto sui risultati redatto in conformità alle linee guida generali definite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 18 settembre 2012, previsto dall'articolo 5, comma 3, lettera b), del DM 27 marzo 2013. In proposito il Collegio esprime l'avviso che tale documento debba essere predisposto e, pertanto, invita la società, per il futuro, a conformarsi a tale indicazione;
- 3) il consuntivo in termini di cassa presenta risultanze coerenti con quelle

del rendiconto finanziario.

La società PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, ha rilasciato, in data 20 marzo 2025, la propria relazione al bilancio di ANAS al 31.12.2024 nella quale, nell'effettuare due richiami di informativa senza rilievi (in ordine: alla nota esplicativa n° 18 "Attività immateriali - Concessioni, licenze, marchi e diritti simili", laddove gli amministratori illustrano l'evoluzione del rapporto concessorio tra ANAS e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche alla luce dell'entrata in vigore del decreto-legge n. 121 del 2021, convertito con legge n. 156 del 2021, dell'approvazione del contratto di programma 2021-2025 e della legge n. 207 del 2024; alla nota esplicativa n° 39 "Passività e attività potenziali", con riferimento ai complessi contenziosi che ha in essere la Società, dalla cui definizione potrebbero derivare esiti sfavorevoli e oneri, allo stato attuale, non oggettivamente determinabili) ha affermato che il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall' International Accounting Standards Boards e adottati dall'Unione europea, e che la relazione sulla gestione è coerente con il

bilancio di esercizio della Società al 31.12.2024 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

#### Conclusioni

Sulla base dell'attività di vigilanza effettuata, presso atto, altresì, dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari relativa al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, datata 5 marzo 2025, tenuto anche conto della relazione rilasciata in data 20 marzo 2025 dalla PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata della revisione legale dei conti, della quale si è detto sopra, il Collegio propone all'Assemblea degli azionisti di approvare il progetto di bilancio per l'esercizio chiuso al 31.12.2024, esprimendo parere favorevole in ordine alla proposta di riporto a nuovo della perdita di esercizio.

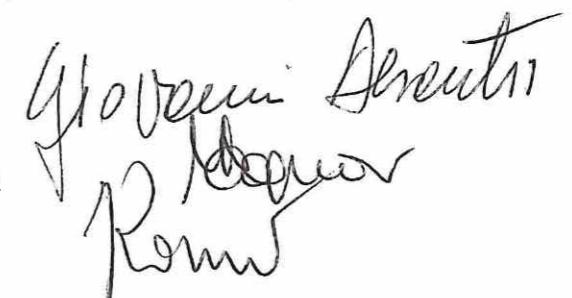
Roma, 20 marzo 2025

Il Collegio sindacale

dott. Giovanni Desantis

dott.ssa Marianna Tognoni

dott. Francesco Rocco



Giovanni Desantis  
Marianna Tognoni  
Francesco Rocco

## **Relazione della società di revisione indipendente**

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39

All'Azionista Unico di  
Anas SpA

### **Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio**

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Anas SpA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio d'esercizio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### **Richiami di informativa**

Richiamiamo l'attenzione su quanto riportato dagli amministratori nelle seguenti note esplicative al bilancio d'esercizio:

- nella nota esplicativa n° 18 "Attività immateriali – Concessioni, licenze marchi e diritti simili", gli amministratori illustrano l'evoluzione del rapporto concessorio tra Anas SpA ed il

#### **PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 051 2132311 - **Bari** 70125 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viali Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Picciapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felisent 90 Tel. 0422 666911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT"), anche alla luce dell'entrata in vigore del DL n° 121/2021 convertito dalla Legge n° 156/2021, dell'approvazione del Contratto di Programma MIT - Anas SpA 2021 - 2025 e della Legge n° 207 del 30 dicembre 2024.

- nella nota esplicativa n° 39 "Passività potenziali e Attività potenziali" vengono descritti i complessi contenziosi che ha in essere la Società, dalla cui definizione potrebbero derivare esiti sfavorevoli e oneri, allo stato attuale, non oggettivamente determinabili.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tali aspetti.

#### **Altri aspetti**

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento – Rete Ferroviaria Italiana SpA. Inoltre, la Società ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società controllante – Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Il giudizio sul bilancio della società Anas SpA non si estende a tali dati.

#### **Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio**

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

#### **Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio**

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa

ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

#### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

#### **Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/10**

Gli amministratori di Anas SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Anas SpA al 31 dicembre 2024, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.



Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Anas SpA al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/10, 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, 20 marzo 2025

PricewaterhouseCoopers SpA

Pierpaolo Mosca  
(Revisore legale)



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

**Direzione Generale**

Via Monzambano, 10 - 00185 Roma  
Tel e Fax 800 841 148

**[www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)**

