

successivo specifico paragrafo, che hanno portato, tra l'altro, all'assunzione da parte di CAL del ruolo di soggetto concedente anche dell'Autostrada Regionale "Interconnessione Pedemontana Brebemi" ("IPB"), che viene quindi a costituire la quarta autostrada gestita direttamente dalla Società, nonché il ruolo di soggetto attuatore per uno dei più importanti interventi inseriti nel Piano Marshall di Regione Lombardia, costituito dalla "Variante stradale di Goito (Mn)".

Nei successivi paragrafi sono riportati i principali avvenimenti che hanno caratterizzato l'esercizio 2021. Per completezza e chiarezza espositiva, per ciascuna tematica vengono contestualmente riportati anche i relativi sviluppi significativi avvenuti nell'anno 2022, fino alla data del presente documento.

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

Il 2021 è stato il quarto anno caratterizzato per intero dall'esercizio del collegamento autostradale Brebemi nella sua configurazione completa. Difatti, solo a partire dal 13 novembre 2017 è stata aperta al traffico l'Interconnessione A35-A4, opera di fondamentale importanza per l'allaccio lato est della Brebemi con la rete autostradale nazionale, resasi necessaria a causa della mancata realizzazione del Raccordo autostradale Ospitaletto Montichiari nell'ambito della Concessione dell'autostrada A21, non di competenza CAL.

Nel corso del 2021, il traffico veicolare riscontrato sulla Brebemi ha continuato a risentire degli effetti del Covid 19, seppur in misura minore rispetto all'annualità precedente, con influenza significativa sul traffico leggero e minore sul traffico pesante: nel dettaglio, l'intero esercizio 2021, confrontato rispetto al 2019, ultima annualità precedente all'emergenza pandemica, ha mostrato una diminuzione dei veicoli*Km pari al 5,4%, a fronte di un incremento dei proventi da traffico pari al 6,3%, conseguente anche alla cresciuta incidenza percentuale del traffico pesante.

In ogni caso, negli ultimi mesi dell'anno, i volumi di traffico sono risaliti sensibilmente, superando i livelli pre-Covid: nel secondo semestre 2021, in particolare, il traffico è risultato superiore del 5,2% rispetto al medesimo periodo del 2019. Per le previsioni relative all'andamento nei prossimi esercizi si rimanda al paragrafo Rischi e Incertezze.

I lavori del collegamento autostradale e delle opere connesse risultano interamente completati e collaudati: in particolare, il 23 giugno 2021 è stato emesso l'ultimo certificato di collaudo da parte della Commissione di Collaudo del Lotto 3 e in data 23 luglio 2021 il Concessionario ha approvato i Certificati di Collaudo emessi con riferimento ai Lotti 1, 2 e 3 dalle rispettive Commissioni di Collaudo.

Sotto il profilo economico-finanziario della concessione, le erogazioni di contributo pubblico da parte di Regione Lombardia e Ministero delle Infrastrutture continuano a procedere con regolarità. Difatti, oltre al contributo già interamente erogato da Regione Lombardia, pari a 60 milioni di Euro, nel corso dell'esercizio 2021 il MIT ha erogato a CAL il contributo pubblico relativo alla quarta annualità (2021), per un importo pari a 20 milioni di Euro. Tali importi sono stati successivamente versati da CAL a favore del Concessionario. Nella tabella seguente sono riportate, in milioni di Euro, le erogazioni previste dal Piano Economico Finanziario vigente, ai sensi della Delibera CIPE n. 60/2015, nonché le relative erogazioni effettuate dal Ministero:

ANNO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totale
Piano erogazioni originario	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	260,0

Erogazioni effettive	19,4	20,6	20,0	20,0	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	100,0
----------------------	------	------	------	------	------	---	---	---	---	---	---	---	---	-------

Anche per quanto concerne le subconcessioni relative alle aree di servizio, l'esercizio 2021 ha continuato ad essere condizionato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19, sebbene con minore entità rispetto al precedente esercizio, ed è stato caratterizzato da una riduzione, rispetto all'annualità 2019 (pre-pandemia) degli introiti inerenti alla vendita e commercializzazione di prodotti alimentari e carbolubrificanti nelle aree di servizio Adda nord e Adda sud, pari a circa il 2% degli introiti.

Relativamente alla compagine societaria del Concessionario, si segnala in particolare che in data 25 marzo 2021 l'Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. ha ceduto ad Aleatica SAU la propria quota azionaria del 6,948% e successivamente in data 5 ottobre 2021 il Consorzio Cooperative Costruzioni - CCC Società Cooperativa ha ceduto sempre ad Aleatica SAU la propria quota azionaria del 2,0299%. Il nuovo assetto societario risultante è dunque il seguente:

COMPAGINE SOCIETARIA	NUMERO AZIONI	CAPITALE SOCIALE	% DI PARTECIPAZIONE
Autostrade Lombarde S.p.A.	271.290.457	39.919.589	76,561%
Aleatica SAU	54.023.077	7.949.336	15,246%
Unieco Società Cooperativa	17.815.000	2.621.425	5,028%
Società per Azioni Autostrade Centro Padane	3.745.000	551.066	1,057%
Mattioda Pierino & Figli S.p.A.	2.016.500	296.722	0,569%
Mattioda Autostrade S.p.A.	2.000.000	294.294	0,564%
CMB Soc. Coop. Muratori e Braccianti di Carpi	1.612.000	237.201	0,455%
Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.	1.300.000	191.291	0,367%
SPEA Engineering S.p.A.	180.000	26.486	0,051%
Pegaso Ingegneria S r.l.	163.000	23.985	0,046%
Milano Serravalle Engineering S r.l.	71.500	10.521	0,020%
Alpina S.p.A.	66.635	9.805	0,019%
Aegis Srl Cantarelli & Partners	22.000	3.237	0,006%
Cremonesi Workshop Srl	16.500	2.428	0,005%
A.B.M. Azienda Bergamasca Multiservizi srl	13.000	1.913	0,004%
Grandi Lavori Fincosit S.p.A.	13.000	1.913	0,004%
Itinera S.p.A.	100	15	0,000%
Impresa Pizzarotti & C. S.p.A.	1	0	0,000%
CCC Società cooperativa	1	0	0,000%
Totale	354.347.771	52.141.227	100,000%

In conseguenza dell'intervenuta conclusione, in data 31 dicembre 2020, del periodo regolatorio quinquennale, nel 2021 è stata avviata la procedura di aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario di concessione, nel rispetto delle previsioni di cui alla Delibera CIPE n. 39/2007, nonché delle nuove disposizioni normative, tra cui, in particolare, la Delibera ART n. 16/2019.

In particolare, con delibera n. 27/2021 del 17 giugno 2021, l'ART ha concluso il procedimento volto a stabilire il sistema tariffario di pedaggio da applicarsi alla Concessione.

Il nuovo Piano Economico Finanziario sarà inviato da CAL al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, unitamente al relativo schema di Atto Aggiuntivo n. 4 di recepimento, per l'avvio delle procedure approvative previste ai sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011 e s.m.i..

Va altresì evidenziato che, nel corso dell'esercizio, il 26 febbraio 2021 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la sottoscrizione di un Accordo Transattivo ex art. 239 del D.lgs. 12.04.2006, n. 163, relativo alle riserve e maggiori oneri avanzati a CAL dal Concessionario inerenti alla fase progettuale, realizzativa e di collaudo del collegamento autostradale, le cui previsioni confermano quanto contenuto nell'Atto Aggiuntivo n. 3. Ai sensi di detto Accordo, il Concessionario ha, tra l'altro, assunto l'impegno, oltre che a rinunciare a ogni richiesta esposta nelle Riserve e nelle istanze di maggiori oneri, a rinunciare altresì ad ogni pretesa in merito alle azioni giudiziali intraprese dal Concessionario stesso contro CAL.

Per ogni dettaglio inerente ai contenziosi in essere, si rimanda comunque al successivo paragrafo specifico.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Il 2021 ha costituito la sesta annualità caratterizzata per intero dall'esercizio veicolare delle tratte A, B1, tangenziali di Como e di Varese.

Lo stato di avanzamento dei lavori al termine del 2021 vede ormai ultimate, oltre alle tratte A, tangenziale di Como e tangenziale di Varese, anche la tratta B1, per la quale in data 14 gennaio 2021 è stato emesso il certificato di collaudo tecnico amministrativo dell'opera connessa SP31bis (cosiddetta TRCO11), i cui lavori sono stati ultimati nel corso del precedente esercizio.

Successivamente, in data 23 giugno 2021 la Commissione di Collaudo ha sottoscritto il Certificato di Collaudo dell'intera tratta B1, approvato dal Concessionario il 5 luglio 2021 e da CAL in data 13 luglio 2021.

Nel corso del 2021, il traffico veicolare riscontrato sull'Autostrada Pedemontana Lombarda ha continuato a risentire degli effetti del Covid 19, seppur in misura minore rispetto all'annualità precedente, che tuttavia hanno ancora influito significativamente sui volumi di traffico, sia leggero che pesante: nel dettaglio, l'esercizio 2021, confrontato rispetto al 2019, ultima annualità pre-Covid, ha mostrato una diminuzione dei veicoli*Km pari al 12,5% circa, e una riduzione dei proventi da traffico pari al 9,7%.

Tuttavia, negli ultimi mesi dell'anno, i volumi di traffico sono comunque risaliti sensibilmente, più che dimezzando le perdite rispetto ai livelli pre-Covid: in particolare nel secondo semestre, il traffico è risultato inferiore di circa il 4,3% rispetto alla medesima mensilità del 2019, mentre i proventi dell'1,9% circa.

Circa le previsioni sul tema relative all'andamento nei prossimi esercizi, si rimanda al paragrafo Rischi e Incertezze.

L'esercizio 2021 ha comportato per la Società importanti attività di controllo e monitoraggio sull'operato del Concessionario, relativamente alla finalizzazione delle procedure ad evidenza pubblica, già avviate dal Concessionario stesso nel corso del precedente esercizio a seguito dell'intervenuta efficacia dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione, per il reperimento del finanziamento Senior 1, relativo alle tratte B2 e C, e per l'individuazione del Contraente Generale per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle medesime tratte.

In particolare, in data 31 agosto 2021 il Concessionario ha aggiudicato la gara per il finanziamento ad un pool di finanziatori, costituito da Banca Europea degli Investimenti, Cassa Depositi e Prestiti, Banco BPM, Intesa San Paolo, JP Morgan, MPS e Unicredit.

In pari data, è stato altresì sottoscritto tra il Concessionario e il pool di finanziatori il citato contratto di finanziamento Senior 1, per un importo pari a 1.741,00 M€, relativo alla realizzazione dei lotti B2 e C.

Tale sottoscrizione è intervenuta in ottemperanza alla scadenza temporale prevista in base all'art. 3.1 dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica, come prorogata dal CIPESS con la propria delibera n. 1/2021. Il rispetto di tale condizione consente al Concessionario di accedere alle misure di defiscalizzazione, disposte dal CIPE con la delibera n. 24/2014 e disciplinate dall'Atto Aggiuntivo n. 2.

Anche per quanto riguarda l'individuazione del Contraente Generale per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B2 e C, il 31 agosto 2021 il Concessionario ha disposto l'aggiudicazione della gara al raggruppamento Webuild – Pizzarotti – Astaldi (primo classificato all'esito delle attività condotte dalla relativa Commissione di Gara Ministeriale), per un importo contrattuale pari a circa 1.260 M€.

All'aggiudicazione ha fatto seguito un ricorso dinanzi al TAR Milano, presentato dal secondo classificato in graduatoria, Consorzio Stabile SIS SCPA, con istanza di sospensiva ex art. 55 c.p.a..

Tale ricorso, per i cui dettagli si rimanda al successivo specifico paragrafo, è tuttora pendente e sta di fatto determinando una protrazione temporale nell'avvio delle successive attività esecutive.

Con riferimento alla pubblica utilità del Collegamento Autostradale, stante il termine del 19 gennaio 2021 fissato in merito dalla delibera CIPE n. 1/2019, CAL, ai sensi delle previsioni dell'art. 42, comma 3 del Decreto-Legge n. 76 del 2020, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ne ha disposto in data 15 gennaio 2021 la ulteriore proroga di due anni, disposizione pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 21 gennaio.

L'annualità 2021 è stata caratterizzata anche dalle attività di aggiornamento del Piano Economico Finanziario al termine del periodo regolatorio quinquennale, scaduto il 31 dicembre 2019.

Sul tema, nel corso del precedente esercizio 2020, a seguito dell'intervenuta delibera n. 106/2020 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART"), che definiva il sistema tariffario da applicarsi, il Piano era stato concordato tra CAL e il Concessionario, ed in data 24 dicembre 2020 era stato inviato da CAL al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ("MIMS"), per il proseguo delle relative procedure approvative, previste ai sensi dell'art. 43 del decreto legge n. 201/2011 convertito in Legge n. 214/2011.

Successivamente, il 30 marzo 2021 CAL ha inviato al MIMS il riscontro ai chiarimenti e alle modifiche al Piano richieste dall'ART in data 1° marzo 2021.

A tale comunicazione ha fatto seguito, in data 6 maggio 2021, una comunicazione dell'ART, nella quale l'Autorità, oltre a indicare alcune ulteriori osservazioni da recepirsi nel Piano, ha altresì comunicato di non poter esprimere il proprio parere di competenza previsto ai sensi dell'art 43 del DL 201/2011.

Difatti, nella propria comunicazione l'ART ha evidenziato che, a seguito della sentenza del TAR Piemonte n. 384 del 13 aprile 2021, che ha parzialmente annullato la citata delibera ART n.106/2020, in accoglimento al ricorso presentato dal Concessionario avverso la delibera medesima, l'Autorità potrà formalizzare il proprio parere di competenza in merito al Piano, solo all'esito delle decisioni finali, che il Consiglio di Stato assumerà circa il ricorso, proposto in appello dall'ART, avverso la sentenza di primo grado.

L'esercizio 2021 è stato altresì caratterizzato dall'aumento di capitale del Concessionario APL, da € 300.906.000 a € 650.926.000, integralmente versato da Regione Lombardia in data 26 febbraio 2021.

L'attuale assetto societario risultante del Concessionario vede il controllo diretto del medesimo da parte di Regione Lombardia, secondo il seguente prospetto di quote:

- Regione Lombardia 53,77%
- Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. 36,66%
- Intesa San Paolo S.p.A. 8,03%
- Unione di Banche Italiane S.p.A. 1,54%

Inoltre, con delibera n. XI/6049 del 1° marzo 2022, Regione Lombardia ha deliberato di procedere all'acquisto del pacchetto azionario di APL detenuto dal gruppo bancario Intesa San Paolo, nel quale è confluito anche l'istituto Unione di Banche Italiane S.p.A.

A seguito di tale operazione, il capitale sociale di APL risulta così suddiviso:

- Regione Lombardia 63,34%
- Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. 36,66%

Per effetto della suddetta modifica, Regione Lombardia, continua a mantenere il controllo del Concessionario per via diretta, incrementando la propria quota dal 53.77% al 63.34%.

In data 13 luglio 2021, CAL ha approvato lo Studio di fattibilità dell'alternativa progettuale alla tratta D, precedentemente approvato dal Concessionario in data 8 giugno 2021, con l'individuazione della soluzione denominata tratta "D-Breve", che prevede la medesima prestazionalità in termini funzionali-trasportistici rispetto alla soluzione originaria, garantendo al contempo il raggiungimento degli obiettivi di riduzione di utilizzo del territorio, riduzione dei costi di realizzazione e riduzione delle componenti inquinanti.

Nel mese di ottobre 2021 il Concessionario ha avviato la progettazione definitiva dell'alternativa progettuale "D-Breve", il cui completamento è previsto nel secondo semestre 2022.

Tale variante, che garantisce il rispetto del Quadro Economico approvato dal CIPESS, sarà proposta ai soggetti territorialmente interessati nell'ambito della specifica procedura approvativa del CIPESS, come previsto dal D.Lgs. 50/2016.

Dal punto di vista economico finanziario, l'erogazione del contributo pubblico statale procede regolarmente. Sul tema, in data 25 febbraio 2021, CAL, in ragione delle erogazioni non utilizzate negli anni precedenti, ha sottoposto al MIMS un nuovo piano delle erogazioni, autorizzato dallo stesso MIMS il 13 aprile 2021. Nella tabella seguente sono riportati, in milioni di Euro, il piano delle erogazioni originario, il piano delle erogazioni vigente e le erogazioni effettuate dall'istituto finanziatore, previa autorizzazione del Ministero:

ANNO	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totale
Piano erogazioni originario	526,6	246,2	225,0	133,9	-	-	-	-	-	-	1.131,7
Piano erogazioni vigente	226,3	140,4	404,7	87,94	37,29	60,24	0,0	0,0	0,0	174,83	1.131,7
Erogazioni effettive	226,3	140,4	404,7	87,94	37,29	60,24	0	0	0	65,70	1.022,6

I suddetti importi sono stati erogati fino alla data attuale tramite specifico contratto di mutuo, sottoscritto in data 27 giugno 2011 tra CAL e Cassa Depositi e Prestiti e autorizzato dal MIT il 24 ottobre 2011. Complessivamente, l'istituto finanziatore ha erogato a CAL un importo di contributo pubblico pari a 1.022,6 milioni di Euro, corrispondenti al 90% circa del valore totale del contratto di mutuo.

Viceversa, per quanto riguarda la quota parte di contributo ancora da erogare, su richiesta del MIMS si procederà all'erogazione in forma diretta da parte dello stesso MIMS della residua quota di contributo pubblico, pari a circa 109,1 milioni di Euro, a valere sui residui disponibili dei contributi pluriennali stanziati a tal fine, evitando in tal modo ulteriori oneri finanziari correlati al mutuo.

Sempre in riferimento all'Autostrada Pedemontana Lombarda, in ragione dell'interesse regionale a garantire l'efficienza e il mantenimento in sicurezza della viabilità ex SS35, Regione Lombardia e Provincia di Monza e Brianza hanno ritenuto necessario anticipare i lavori di rifacimento del Ponte San Benedetto e di demolizione del Cavalcavia Maestri del Lavoro, opere ricomprese nei lavori della tratta B2 del collegamento autostradale, indipendentemente dalla prosecuzione dei lavori dell'autostrada stessa, dal momento che tali interventi risolverebbero una notevole criticità già oggi esistente sulla rete stradale.

A tal fine, la stazione appaltante per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere è stata individuata in CAL, in qualità di soggetto Concedente dell'Autostrada Pedemontana Lombarda e in data 23 luglio 2019 è stata sottoscritta tra Regione Lombardia, CAL, Provincia e APL una apposita Convenzione.

A tal proposito, a seguito dell'espletamento delle relative procedure ad evidenza pubblica, in data 15 dicembre 2020 CAL ha affidato i lavori afferenti alla demolizione del Cavalcavia Maestri del Lavoro alla Società Monaci Demolizioni Speciali S.r.l. e in data 15 febbraio 2021 i lavori per il rifacimento del Ponte San Benedetto alla società IRES S.r.l.

Per quanto riguarda la demolizione del cavalcavia, l'intervento è concluso, in quanto la demolizione stessa ha avuto luogo nel corso della notte tra il 27 e il 28 marzo 2021, comportando la chiusura della sottostante strada

provinciale Milano-Meda solo per poche ore notturne, consentendone la regolare riapertura al traffico veicolare già nelle prime ore del mattino successivo.

Per quanto riguarda i lavori di rifacimento del Ponte San Benedetto, nel corso del primo semestre del 2021 CAL ha ultimato tutti gli interventi propedeutici di risoluzione delle interferenze tecnologiche e di bonifica degli ordigni bellici, necessari per l'avvio delle attività realizzative del nuovo Ponte San Benedetto.

In seguito, in data 3 agosto 2021, il Direttore dei Lavori di CAL ha proceduto con la consegna delle aree e dei lavori all'appaltatore IRES S.r.l., cui però non ha mai fatto seguito da parte dell'appaltatore medesimo un effettivo avvio delle attività, nonostante i numerosi solleciti inoltrati da CAL.

Stante l'inadempimento contrattuale CAL si è vista costretta a procedere, in data 6 ottobre 2021, secondo quanto previsto dal contratto di appalto, con la risoluzione dello stesso e con la successiva escussione della relativa fidejussione. Ne è conseguito un contenzioso attivato dall'Appaltatore, per i cui dettagli si rimanda allo specifico paragrafo.

A seguito della avvenuta risoluzione del contratto, CAL ha dovuto predisporre una nuova soluzione progettuale, che permetterà di realizzare il ponte in tempi ridotti rispetto a quanto previsto nel progetto originario, garantendone in tal modo la conclusione entro il 2022.

In tale senso, a esercizio concluso, in data 18 febbraio 2022 è stata approvata un diverso progetto esecutivo, sulla base del quale è stata indetta in data 11 marzo 2022 la gara per l'individuazione del nuovo soggetto per la realizzazione di lavori.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEM)

L'annualità 2021 è stata la quarta successiva all'ultimazione di tutti i lavori dell'autostrada, già in esercizio dal 16 maggio 2015, nonché di tutte le opere connesse e gli interventi di sistemazioni ambientali e ripristini, conclusi nel 2017 e collaudati nel 2018.

Sotto il profilo economico finanziario della concessione, l'esercizio 2021 non è stato caratterizzato da erogazioni di contributo pubblico, stante l'avvenuta erogazione dell'intero importo di 330 milioni di euro già entro l'anno 2017, come riportato nella tabella seguente:

ANNO	2013	2014	2015	2016	2017	Totale
Piano erogazioni originario	70,00	70,00	120,00	70,00	-	330,00
Erogazioni effettive	70,00	63,70	107,50	60,30	28,49	329,99

Nel corso del 2021, il traffico veicolare riscontrato sulla TEM ha continuato a risentire degli effetti del Covid 19, seppur in misura minore rispetto all'annualità precedente, che tuttavia hanno ancora influito significativamente sul traffico leggero, e in maniera minore sul traffico pesante: nel dettaglio, l'intero esercizio 2021, confrontato rispetto al 2019, ultima annualità pre-Covid, ha mostrato una diminuzione dei veicoli*Km pari all' 8,9%, e dei proventi da traffico pari al 5,6%.

Negli ultimi mesi dell'anno, i volumi di traffico sono comunque risaliti sensibilmente, recuperando i livelli pre-Covid: nel secondo semestre, in particolare, il traffico è risultato superiore dello 0,4% rispetto alla medesima mensilità del 2019, mentre i ricavi da pedaggio hanno registrato un incremento del 2,5%.

Circa le previsioni sul tema, relative all'andamento nei prossimi esercizi, si rimanda al paragrafo Rischi e

Incertezze.

L'esercizio 2021 è stato caratterizzato dalle attività di aggiornamento del nuovo Piano Economico Finanziario ("Piano"), da porre a base del prossimo periodo regolatorio.

Difatti, a seguito dell'invio al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 6 novembre 2020 da parte di CAL del Piano, aggiornato, in particolare, a seguito del parere ART n. 7/2020 del 28 settembre 2020, il medesimo Piano, unitamente al relativo Atto Aggiuntivo n. 3 di recepimento, è stato oggetto di parere favorevole, da parte del CIPESS, in data 3 novembre 2021.

A seguito del suddetto parere del CIPESS in data 22.12.2021 CAL e Concessionario hanno sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 3 alla Convenzione Unica successivamente inviato dalla medesima CAL al MIMS per la conclusione del relativo iter approvativo previsto ai sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011 e s.m.i..

Allo stato, è attesa a breve l'approvazione dell'Atto Aggiuntivo, tramite Decreto Interministeriale MIMS-MEF.

L'azionariato del Concessionario attualmente è ripartito come segue:

TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO SPA	48,398%
ASTM SPA	22,736%
IMPRESA PIZZAROTTI E C. SPA	10,173%
COOPSETTE SOCIETÀ COOPERATIVA	4,185%
UNIECO SOCIETÀ COOPERATIVA	4,090%
C.M.B. SOCIETÀ COOPERATIVA	3,828%
COOPERATIVA MURATORI E CEMENTISTI C.M.C. DI RAVENNA	3,235%
SOCIETÀ AUTOSTRADA TORINO-ALESSANDRIA-PIACENZA SPA	1,719%
PAVIMENTAL - SOCIETÀ PER AZIONI	1,000%
MILANO SERRAVALLE - MILANO TANGENZIALI SPA	0,386%
AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA	0,250%
ITINERA SPA	0,000%
SALINI IMPREGILO	0,000%

Ulteriori attività

Nel corso dell'esercizio 2021 la Società ha continuato a svolgere anche altre attività, già avviate negli anni precedenti, ulteriori rispetto a quelle strettamente connesse alle tre infrastrutture autostradali Brebemi, TEM e Pedemontana, ma comunque funzionali al proprio oggetto sociale, regolate da Accordi di Collaborazione sottoscritti con Regione Lombardia e altri Enti.

In particolare, sono proseguite le attività connesse con l'Accordo di Collaborazione, già sottoscritto nel mese di maggio 2020 con Regione Lombardia e ARIA S.p.A., in base al quale CAL ha effettuato un'attività di cooperazione nello svolgimento, tra l'altro, delle funzioni di stazione appaltante per alcune importanti infrastrutture regionali autostradali (Interconnessione Pedemontana–Brebemi - fino al 14 novembre 2021, data di sottoscrizione dell'Accordo di Collaborazione tra CAL e Regione Lombardia, ai sensi del quale CAL è divenuta soggetto concedente dell'infrastruttura, per i cui dettagli si rimanda a quanto descritto in seguito - e collegamento autostradale Cremona-Mantova) e stradali (variante stradale alla S.P. ex S.S. della Val Brembana in comune di Zogno, Riqualficazione dello svincolo autostradale A4 e della connessione con la SP ex SS342, Strada Regionale SR1 dell'Expo, tra le autostrade A8-A4 e Molino Dorino).

Come sopra già accennato, l'esercizio 2021 è stato caratterizzato dalla sottoscrizione intervenuta in data 14 novembre 2021 tra CAL e Regione Lombardia dell'Accordo di Collaborazione. Detto accordo, sottoscritto ai sensi dell'art 5 comma 6 del D.Lgs. n.50/2016 e in attuazione della Legge Regionale n.4/2001, prevede il conferimento a CAL del ruolo di soggetto concedente relativamente all'Autostrada Regionale denominata "Interconnessione del Sistema Viabilistico Pedemontano con il raccordo autostradale diretto Brescia - Milano", detta anche "IPB".

E' infatti interesse di CAL S.p.A., anche in ragione delle finalità statutarie e della partecipazione societaria, cooperare con la Regione Lombardia al fine di garantire l'efficiente gestione dell'autostrada regionale interconnessa alle autostrade CAL, la cui realizzazione e apertura al traffico determinerà positivi effetti sulla rete CAL. Con la sottoscrizione del suddetto Accordo, CAL diviene così soggetto concedente di 4 infrastrutture autostradali ubicate in territorio lombardo, ampliando quindi il proprio ambito di gestione di autostrade di nuova generazione, realizzate in project financing, potendo quindi garantire omogeneamente su una più estesa rete autostradale gli stessi standard di qualità ed efficienza già raggiunti nell'ambito delle tre autostrade fino ad oggi gestite da CAL.

In particolare, l'intervento è costituito dalla realizzazione di 19 Km di nuova autostrada, per un importo di circa 430 milioni di Euro in project financing, la cui apertura al flusso veicolare è prevista entro il 2027. La nuova arteria autostradale consentirà un importante snellimento dei flussi veicolari provenienti dall'area bergamasca e diretti verso la zona di Treviglio e l'area est di Milano, che allo stato congestionano quotidianamente le viabilità locali, garantendo nel contempo un miglioramento dal punto di vista ambientale.

In aggiunta all'Accordo di Collaborazione relativo alla autostrada IPB, nel corso del 2021 CAL ha altresì sottoscritto con Regione Lombardia e altri Enti ulteriori importanti Accordi di Collaborazione e Convenzioni, in forza delle previsioni di cui all'art 10 ter della LR n. 9/2001, come recentemente modificato dalla LR 6/2019, finalizzati alla realizzazione di interventi viabilistici di rilievo per l'accessibilità autostradale regionale.

In particolare, il 10 novembre 2021 è stata sottoscritta con Regione Lombardia, Provincia di Mantova e Comune di Goito la Convenzione per la realizzazione della Variante di Goito alla SP ex SS 236, intervento inizialmente compreso tra le opere connesse del progetto dell'autostrada nazionale Tirreno-Brennero (TiBre) e in merito al quale il MIMS ha appositamente previsto lo stralcio dell'intervento medesimo dalla convenzione di concessione autostradale, rilasciando il proprio nulla osta alla sottoscrizione della suddetta Convenzione. L'intervento è costituito da una nuova tangenziale, la cui realizzazione risolverà le grosse criticità rappresentate dai consistenti volumi di traffico che attualmente attraversano il territorio del Comune di Goito, creando situazioni di pericolosità e disagi per la circolazione, che penalizzano il collegamento Mantova-Brescia. L'intervento, di importo complessivo di circa 100 milioni di Euro, costituisce uno dei più importanti progetti previsti nel Piano Marshall finanziato da Regione Lombardia e, con la sottoscrizione dell'Accordo, CAL viene ad assumerne il ruolo di soggetto attuatore per le tre fasi progettuali, nonché per la successiva fase realizzative e di collaudo. L'apertura al transito veicolare della tangenziale è prevista entro il 2028.

Oltre all'intervento sopra descritto, nel mese di febbraio 2022 CAL ha altresì sottoscritto con Regione Lombardia e altri Enti i seguenti importanti Accordi/Convenzioni, in forza delle previsioni di cui all'art 10 ter

della LR n. 9/2001, come recentemente modificato dalla LR 6/2019, per la realizzazione di interventi localizzati nell'area dell'alta Valtellina, due dei quali costituiscono opere infrastrutturali di adduzione per lo svolgimento dei Giochi Olimpici Invernali di Milano-Cortina 2026, la cui realizzazione deve quindi necessariamente essere garantita entro il termine del 2025:

- Accordo, sottoscritto il 9 febbraio 2022 con Regione Lombardia e Comune di Bormio (So), per la realizzazione della cosiddetta Tangenzialina di Bormio, opera che consentirà di alleggerire il traffico veicolare passante per il nucleo urbano del Comune, la cui realizzazione deve necessariamente essere garantita entro il termine del 2025, in tempo per i Giochi Olimpici citati. Con la sottoscrizione dell'Accordo, CAL assume il ruolo di soggetto attuatore per l'intero intervento.

- Accordo, sottoscritto il 3 febbraio 2022 con Regione Lombardia e il Comune di Valdidentro (So), per la progettazione e realizzazione del collegamento in sicurezza tra parcheggi e impianti sciistici ubicati a Isolaccia (So). Anche in questo caso la realizzazione dell'intervento deve necessariamente essere garantita entro il termine del 2025, in tempo per i Giochi Olimpici citati. Con la sottoscrizione dell'Accordo, CAL assume il ruolo di soggetto attuatore per l'intero intervento.

- Convenzione, sottoscritta in data 10 febbraio 2022 con Regione Lombardia e ANAS, per la redazione del Progetto Definitivo e relativa verifica/validazione del by-pass stradale della frana del Ruinon, lungo la S.S. n°300 del Passo di Gavia, nel Comune di Valfurva (SO). In questo caso, CAL è stata incaricata della redazione del progetto definitivo della variante stradale in galleria, finalizzata alla garanzia delle condizioni di sicurezza per il transito veicolare lungo il tratto della SS n.300 interessata dal fenomeno franoso del Ruinon.

I tre incarichi sopra descritti, assunti da CAL relativamente a interventi ubicati in Alta Valtellina, si aggiungono al precedente incarico di stazione appaltante per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica di due interventi lungo la SS38 "dello Stelvio" in prossimità di Sondrio, anch'essi finalizzati al miglioramento della viabilità di interesse regionale in vista dei Giochi Olimpici Invernali di Milano-Cortina 2026, per i quali durante l'esercizio 2021, CAL ha terminato la redazione dei citati Progetti di Fattibilità Tecnico Economica, allo stato in fase di approvazione da parte di ANAS.

L'esercizio 2021 è stato caratterizzato anche dalla prosecuzione delle attività svolte da CAL in riferimento all'Accordo, già in precedenza sottoscritto con Regione Lombardia, Provincia di Bergamo e Comune di Verdello (Bg), per la redazione del progetto esecutivo e la successiva realizzazione della tangenziale di Verdello (BG) lungo la SPexSS42 "del Tonale", nel bacino di traffico dell'autostrada Brebemi.

Nel corso dell'anno CAL ha completato la redazione del progetto esecutivo e ha affidato i lavori dell'intervento, a seguito di procedura a evidenza pubblica, che sono stati avviati nel mese di novembre 2021 e si prevede saranno ultimati entro il 2022, in anticipo rispetto alle previsioni contrattuali.

Le sopra descritte attività svolte da CAL, ulteriori rispetto a quelle originarie connesse alle tre autostrade Brebemi, TEM e Pedemontana Lombarda, oltre ad essere di interesse per la società, in quanto contribuiscono a migliorare l'integrazione delle infrastrutture autostradali per le quali CAL svolge ruolo di Concedente rispetto al tessuto infrastrutturale regionale lombardo, stanno assicurando e assicureranno apprezzabili ricavi per la Società, contribuendo anche a compensare gli effetti negativi della riduzione dei canoni da pedaggio a causa

dell'emergenza Covid-19.

Nella tabella seguente sono riepilogati costi e ricavi per le attività inerenti agli Accordi/Convenzioni sottoscritti con Regione Lombardia e il socio Aria S.p.A.:

	31/12/2021		31/12/2020		VARIAZIONE	
	REGIONE LOMBARDBIA	ARIA	REGIONE LOMBARDBIA	ARIA	REGIONE LOMBARDBIA	ARIA
A) VALORE DELLA PRODUZIONE:						
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.267.059	-	729.739	-	537.320	-
5) Altri ricavi e proventi	93.066	642.301	7.073	622.286	85.993	20.015
Totale valore della produzione	1.360.125	642.301	736.812	622.286	623.313	20.015
B) COSTI DELLA PRODUZIONE:						
7) Per servizi	1.007.818	13.269	458.410	3.952	549.408	9.317
8) Per godimento di beni di terzi	3.655	-	8.615	-	4.960	-
9) Per il personale:	346.400	629.032	263.631	618.334	82.769	10.698
14) Oneri diversi di gestione	2.252	-	6.156	-	3.904	-
Totale costi della produzione	1.360.125	642.301	736.812	622.286	623.313	20.015
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	-	-	-	-	-	-

PRINCIPALI DATI ECONOMICO - FINANZIARI DELLA SOCIETÀ

Per una migliore comprensione dell'andamento economico della Società, si presenta la seguente sintesi riclassificata del conto economico e lo stato patrimoniale a capitale investito netto.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(valori in migliaia di Euro)	31/12/2021	31/12/2020
Ricavi delle prestazioni	4.827	3.638
Variazione dei lavori in corso	19	230
Altri ricavi	802	637
<u>Valore della produzione</u>	5.648	4.505
Costi esterni	(1.429)	(865)
Costi per il personale	(3.019)	(2.963)
Ammortamenti	(232)	(226)
Altri costi esterni	(797)	(776)
<u>Risultato Operativo</u>	171	(325)
Proventi/(Oneri) finanziari	143	170
<u>Risultato prima delle imposte</u>	314	(155)
Imposte dell'esercizio	(19)	(11)
Imposte relative a esercizi precedenti	4	2
Imposte anticipate e differite	(71)	35
<u>Utile/(Perdita) dell'esercizio</u>	228	(129)

STATO PATRIMONIALE A CAPITALE INVESTITO NETTO

(valori in migliaia di Euro)	31/12/2021	%	31/12/2020	%
CAPITALE FISSO NETTO	7.004	-10,1%	7.212	-21,8%
CAPITALE CIRCOLANTE OPERATIVO NETTO	(75.024)	108,3%	(39.135)	118,4%
CAPITALE INVESTITO	(68.020)	98,2%	(31.923)	96,6%
(FONDI)	(1.247)	1,8%	(1.121)	3,4%
CAPITALE INVESTITO NETTO	(69.267)	100,0%	(33.044)	100,0%
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	(74.856)	108,1%	(38.406)	116,2%
PATRIMONIO NETTO	5.589	-8,1%	5.362	-16,2%
FONTI DI FINANZIAMENTO	(69.267)	100,0%	(33.044)	100,0%

La situazione patrimoniale 2021 presenta un capitale investito netto negativo di 68.020 migliaia di Euro riconducibile sostanzialmente alla consistenza del capitale circolante operativo netto, il cui valore è influenzato dalla prevalenza di passività operative, tra le quali la posta di maggior rilievo è rappresentata dai debiti verso altri per 63.025 migliaia di Euro, di cui 47.788 migliaia di Euro relativi al contributo pubblico da erogare per il progetto Pedemontana, 11.260 migliaia di Euro relativi al Contributo versato dal Concessionario Tangenziale Esterna S.p.A., ai sensi dell'art. 7.1 della Convenzione Unica, dovuto a Regione Lombardia, 3.716 migliaia di Euro riferiti a depositi cauzionali passivi, 13 migliaia di Euro riferiti a debiti verso soci e 248 migliaia di Euro per altri debiti.

A fronte di tale situazione e del valore di patrimonio netto, pari a 5.589 migliaia di Euro, la Società presenta disponibilità liquide nette di 74.856 migliaia di Euro, di cui 56.351 migliaia di Euro da utilizzare esclusivamente per il progetto Sistema viabilistico pedemontano, 11.261 migliaia di Euro quale contributo versato dal concessionario Tangenziale Esterna S.p.A. e da corrispondere a Regione Lombardia, 3.716 migliaia di Euro relativi ai depositi cauzionali a garanzia del sistema di esazione e della buona gestione operativa del collegamento autostradale Pedemontana e 3.526 migliaia di Euro relativi al conto corrente ordinario.

La variazione del capitale circolante operativo netto sostanzialmente trova origine nell'effetto combinato delle seguenti dinamiche patrimoniali:

(valori in migliaia di Euro)	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
Crediti operativi	2.572	2.191	381
Altri crediti operativi	6.570	5.496	1.074
(Altri debiti operativi)	(70.035)	(32.514)	(37.521)
(Risconti passivi)	(14.131)	(14.308)	177
CAPITALE CIRCOLANTE OPERATIVO NETTO	(75.024)	(39.135)	(35.889)

Si evidenzia:

Un aumento dei debiti operativi di 37.521 migliaia di Euro dovuta a:

- incremento di debiti per contributi pubblici relativi al sistema viabilistico Pedemontano Euro per 31.352 migliaia;
- incremento di debiti per contributi versati dal concessionario TE e da erogare a Regione Lombardia per Euro 2.000 migliaia;
- incremento di debiti per acconti per Euro 4.141 migliaia, essenzialmente riferiti agli acconti ricevuti da Regione Lombardia;
- incremento di debiti tributari e previdenziali per Euro 37 migliaia;
- diminuzione di debiti diversi per Euro 73 migliaia;
- incremento di debiti verso fornitori per Euro 64 migliaia;

Un aumento di altri crediti operativi di 1.074 migliaia di Euro dovuta a:

- diminuzione dei crediti tributari e per imposte anticipate per Euro 149 migliaia;
- incremento di crediti verso soci per Euro 505 migliaia;
- - incremento di crediti per acconti a fornitori per Euro 724 migliaia;
- incremento delle rimanenze per Euro 19 migliaia;
- diminuzione dei risconti attivi per Euro 25 migliaia.

Una diminuzione dei risconti passivi pari a 177 migliaia di Euro (da 14.308 migliaia di Euro nel 2020 a 14.131 migliaia di Euro nel 2021) riferiti agli interessi maturati sui contributi statali relativi al sistema viabilistico Pedemontano e alla Tangenziale Est Esterna di Milano.

Come previsto dal Decreto Legislativo n. 32/2007 art. 1, ed ai sensi del nuovo art. 2428 del Codice Civile, si evidenziano di seguito gli indicatori di risultato finanziario.

	31/12/2021	31/12/2020
ROI – Redditività del Capitale Investito ⁽¹⁾	0,25%	-0,98%
ROE – Redditività del Capitale Netto ⁽²⁾	4,1%	-2,4%

(1) Risultato operativo/Capitale investito netto.

(2) Utile/Patrimonio netto.

Il risultato operativo lordo è determinato nel seguente conto economico riclassificato:

(valori in migliaia di Euro)	31/12/2021	31/12/2020
Ricavi delle vendite	4.827	3.638
Variazione dei lavori in corso	19	230
Altri ricavi	802	637
Valore della produzione	5.648	4.505
Costi esterni operativi (Materie prime, Servizi, Godimento beni di terzi e Oneri diversi di gestione) (B)	(2.226)	(1.641)
Valore aggiunto (A - B)	3.422	2.864
Costi per il personale	(3.019)	(2.963)

Margine operativo lordo	403	(99)
<i>Ammortamenti e accantonamenti</i>	(232)	(226)
<u>Risultato operativo</u>	171	(325)
<i>Proventi finanziari</i>	177	179
Ebit integrale	348	(146)
<i>Oneri finanziari</i>	(34)	(9)
Risultato lordo	314	(155)
<i>Imposte sul reddito</i>	(86)	26
Utile netto	228	(129)

RISORSE UMANE

Il totale dei dipendenti al 31 dicembre 2021 è risultato essere pari a n. 34 unità, uguali alle n. 34 unità dell'esercizio precedente. Il costo del lavoro complessivo dell'esercizio ha consuntivato un valore pari a 3.019 migliaia di Euro, con un lieve incremento di 56 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Nel corso del 2021 si è data applicazione al "Piano Retributivo" approvato nel dicembre 2020, ovvero del Piano che definisce le modalità con le quali sono possibili adeguamenti strutturali della retribuzione, tenuto conto delle priorità poste dalla Direzione e stabilisce i criteri del sistema premiante in maniera congruente agli obiettivi della Società ed alle sue esigenze, sia con riferimento all'attività in essere che a quella futura. In particolare:

- si è proceduto ad estendere la c.d incentivazione di breve termine (Management By Objective – MBO) alla quota parte di responsabili di Area/UO che ancora non erano interessati da questa forma di retribuzione;
- sono state assegnate delle indennità di funzione specialistica sulla base dei criteri adottati dal Piano nonché dalle norme regolamentari di CAL per il riparto del fondo ex art. 113 del D.lgs. 50/2016;
- sono state attuate le procedure di valutazione previste nel Piano Retributivo.

Nel corso del 2021 si è inoltre dato avvio al potenziamento del personale di CAL per rendere la struttura più adeguata all'incremento dell'attività lavorativa derivante dalla sottoscrizione degli accordi di collaborazione con Regione Lombardia nonché per sostituire alcune figure oggetto di naturale turn over.

PRINCIPALI AREE DI ATTIVITÀ

Di seguito sono sintetizzate le principali attività svolte nell'esercizio 2021 relativamente alle tre Concessioni.

Collegamento autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

Nella seduta del 26 febbraio il Consiglio di Amministrazione di CAL ha approvato lo Schema di Verbale di accordo ex art. 239 del D.lgs. n. 163/2006 relativo alle riserve e maggiori oneri avanzati dal Concessionario a CAL con riferimento alle fasi progettuali, realizzative e di collaudo del Collegamento Autostradale, i cui contenuti e dettagli sono già stati illustrati in precedenza.

Sempre nella seduta del 26 febbraio 2021, il Consiglio di Amministrazione di CAL ha deliberato l'ammissibilità dei Certificati di Collaudo dei Lotti 1 e 2 del Collegamento Autostradale, in precedenza emessi dalle rispettive

Commissioni di Collaudo, con riferimento ai rapporti tra Concedente e Concessionario, ai sensi e per gli effetti dell'art. 204 comma 3 del D.P.R. n. 554/99.

In data 30 settembre 2021 il Consiglio di Amministrazione di CAL ha deliberato l'ammissibilità del Certificato di Collaudo del Lotto 3, in precedenza emesso dalla relativa Commissione di Collaudo, con riferimento ai rapporti tra Concedente e Concessionario, ai sensi e per gli effetti dell'art. 204 comma 3 del D.P.R. n. 554/99, completando e concludendo i provvedimenti amministrativi in capo al Concedente con riferimento agli atti di collaudo del Collegamento autostradale.

Il 20 ottobre 2021 l'Amministratore Delegato ha approvato, per quanto di competenza di CAL, il testo della Convenzione sottoscritta tra il Concessionario Brebemi e Autovia Padana S.p.A., redatta per disciplinare i rapporti connessi con la realizzazione dell'interconnessione tra la Brebemi e il raccordo autostradale Ospitaletto-Montichiari.

In data 23 novembre 2021 l'Amministratore Delegato ha comunicato al Concessionario l'autorizzazione all'apertura ed all'esercizio del Centro di Manutenzione di Chiari sud – Centro Neve – Area di Accumulo.

Inoltre, in data 8 febbraio 2021, CAL ha autorizzato il Concessionario all'effettuazione delle attività connesse al Progetto ERS ubicate nelle aree in corrispondenza dell'attuale Centro Neve di Chiari sud, mirate alla sperimentazione di un sistema ricarica di veicoli elettrici leggeri e pesanti mediante una tecnologia induttiva dinamica (per i dettagli si rimanda al paragrafo "Informazioni ambientali, sociali e di sostenibilità"),

Durante l'esercizio 2021 sono proseguite le attività di CAL di vigilanza sull'esercizio sia di tipo tecnico (vigilanza su Manutenzione e Servizi), sia di tipo amministrativo-regolatorio (Contabilità Regolatoria, adeguamenti tariffari), tra cui, in particolare, le seguenti:

- sopralluoghi in regime di esercizio autostradale;
- verifiche delle attività manutentive previste e attuate;
- monitoraggi sui flussi di traffico e relativi incassi;
- approvazione dei piani annuali di manutenzione ordinaria;
- verifiche dei consuntivi annuali per la manutenzione ordinaria;
- vigilanza sull'emissione della carta dei servizi;
- attività di cui all'atto ricognitivo del 2010 sottoscritto da CAL con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- verifica dei dati economici finanziari anche con riferimento all'aggiornamento delle tariffe e ai canoni di concessione.

Sono altresì proseguite le attività previste in base alla procedura relativa alla verifica del mantenimento della prestazionalità autostradale e della continuità del servizio, con l'effettuazione delle previste attività di Vigilanza di CAL su Opere d'arte e Impianti, attività mirate al monitoraggio del mantenimento nel tempo dello stato di prestazionalità delle stesse.

Le attività, come per il precedente esercizio, sono state condizionate dagli effetti dell'epidemia da Covid-19, i cui effetti ne hanno limitato l'attuazione, seppur più limitatamente rispetto all'esercizio precedente.

In data 14 dicembre 2021 CAL ha comunicato al Concessionario la propria presa d'atto del Piano di Manutenzione 2022.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Il 15 gennaio 2021 il Consiglio di Amministrazione di CAL ha approvato, ai sensi delle previsioni dell'art. 42, comma 3 del Decreto-Legge n. 76 del 2020, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, la proroga di due anni del termine della dichiarazione di pubblica utilità, relativamente alle tratte B2, C, D e relative opere connesse, Greenway, opera connessa TRVA 13-14, progetti locali del secondo lotto dell'opera e progetti locali nn. 12, 40 e 44 del primo lotto dell'opera. La relativa disposizione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 21 gennaio 2021.

In data 3 febbraio 2021 l'Amministratore Delegato ha autorizzato, per quanto di competenza di CAL, l'aumento di capitale deliberato in data 28 febbraio 2020 dal Concessionario.

Nella seduta del 26 febbraio 2021, il Consiglio di Amministrazione di CAL ha deliberato l'ammissibilità ad investimento dei costi sostenuti dal Concessionario per l'accordo transattivo con l'ATI Strabag (aggiudicataria, a seguito di gara, dell'incarico di progettazione e realizzazione delle tratte B1-B2-C e D, incarico successivamente risolto dal Concessionario per gravi inadempimenti da parte dell'aggiudicataria stessa), nonché per le spese tecniche sostenute dal Concessionario nell'ambito delle Tratte A, B1, tangenziale di Como e di Varese, nonché infine per le spese sostenute dal Concessionario per la progettazione definitiva delle tratte B1-B2-C-D e per la relativa validazione.

In data 30 marzo 2021 CAL ha inviato al MIMS il riscontro alla nota ART del 1° marzo 2021, inoltrando, per il proseguo del procedimento approvativo ai sensi dell'art 43 del D.L. 201/2011 e s.m.i., l'Atto Aggiuntivo n.3 aggiornato comprensivo del Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del periodo regolatorio.

In data 13 luglio 2021 il Consiglio di Amministrazione di CAL ha approvato lo Studio di Fattibilità redatto dal Concessionario relativamente all'alternativa progettuale per la tratta D ("D-breve"), confermando la necessità che il Concessionario proceda con la redazione del relativo Progetto Definito, e approvando altresì il Verbale di Accordo tra CAL e Concessionario relativo al proseguo delle attività realizzative delle tratte B2, C e D.

Nella medesima seduta il Consiglio di Amministrazione ha altresì deliberato l'ammissibilità del Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo relativo alla tratta B1, afferente ai rapporti tra Concedente e Concessionario, redatto in precedenza dalla relativa Commissione di Collaudo.

Il 31 agosto 2021 CAL ha comunicato al CIPRESS che, a seguito dell'intervenuta aggiudicazione della procedura di gara per il reperimento della provvista finanziaria per la progettazione e realizzazione delle tratte B2 e C, il Concessionario Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ha sottoscritto il 31 agosto 2021 il relativo contratto di finanziamento "Senior 1", con un pool di finanziatori, costituito da Banco BPM S.p.A., Intesa Sanpaolo S.p.A., J.P. Morgan Chase Bank NA, J.P. Morgan AG, MPS Capital Services Banca per le Imprese S.p.A., UniCredit S.p.A., Banca europea per gli investimenti e Cassa depositi e prestiti S.p.A..

Nel corso del 2021, sulla base delle relazioni istruttorie redatte dal RUP, relative a stralci di progetto esecutivo e varianti presentati dal Concessionario, CAL ha approvato:

- in data 13 aprile 2021, il progetto esecutivo di opere di compensazione ambientale del Comune di Cislago (Co);
- in data 31 maggio 2021, il progetto esecutivo della rotatoria lungo la tangenziale di Lazzate;

- in data 20 ottobre 2021, la perizia di variante n. 1 al progetto esecutivo di adeguamento della viabilità di via Carducci, in Comune di Bregnano (Co);
- in data 29 novembre 2021, il progetto esecutivo di impermeabilizzazione delle gradinate del Nuovo Centro Sportivo di Cislago, opera compensativa ubicata nel Comune di Cislago (Co);
- sempre in data 29 novembre 2021, il progetto esecutivo di risoluzione delle interferenze Telecom TC 1316-001 e TC 1316-002 e Enel X EB 1284-001;
- in data 2 dicembre 2021, il progetto esecutivo di completamento della tangenziale di Lazzate, opera connessa della tratta B1.

Con riferimento alla documentazione di gara presentata dal Concessionario per le proprie procedure, nel corso del 2021 CAL ha altresì approvato, per quanto di propria competenza la documentazione posta a base di gara e, in particolare, la lettera di invito della gara per il reperimento della provvista finanziaria per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori delle tratte B2 e C;

-

Per quanto riguarda Schemi di Convenzioni e Accordi con Enti redatti dal Concessionario, nel corso del 2021 CAL ha approvato la seguente documentazione:

- in data 21 gennaio 2021, lo schema di Accordo tra CAL, Regione, Ferrovienord, Comune di Meda e Concessionario per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori del nuovo sottopasso stradale lungo le vie Cadorna e Seveso, in comune di Meda;
- in data 4 febbraio 2021, la documentazione relativa alla convenzione con il Comune di Fenegrò per attuare direttamente da parte del Comune stesso gli interventi di compensazione ambientale previsti in base al Progetto Definitivo dell'opera.

Relativamente al monitoraggio finanziario, in data 21 febbraio 2022 CAL ha preso atto del relativo Protocollo operativo, predisposto dal Concessionario ai sensi della delibera CIPE n. 15/2015, che sarà sottoscritto tra il Concessionario ed il proprio Contraente Generale delle tratte B2 e C.

In pari data, CAL ha altresì approvato il testo del Protocollo di Legalità, redatto secondo il modello di cui alla delibera CIPESS n. 62/2020, ai fini della successiva sottoscrizione tra CAL, APL e la Prefettura di Monza e Brianza, con accettazione da parte del Contraente Generale delle tratte B2 e C.

In merito all'erogazione del contributo pubblico, alla data di redazione della presente relazione il Concessionario ha presentato 49 istanze di richiesta di contributo, per il riconoscimento di investimenti pari a circa 1.555 milioni di Euro. A seguito di istruttoria delle prime 48 istanze, CAL ha complessivamente riconosciuto investimenti per circa 1.453 milioni di Euro e ha erogato ad APL un importo di contributo pubblico pari a circa 1.088 milioni di Euro.

Nel corso dell'anno, sono proseguite le attività di CAL di vigilanza sull'esercizio sia di tipo tecnico (vigilanza su Manutenzione e Servizi), sia di tipo amministrativo-regolatorio (Contabilità Regolatoria, adeguamenti tariffari), tra cui, in particolare, le seguenti:

- sopralluoghi in regime di esercizio autostradale;
- verifiche delle attività manutentive previste e attuate;
- monitoraggi sui flussi di traffico e relativi incassi;
- approvazione dei piani annuali di manutenzione ordinaria;
- verifiche dei consuntivi annuali per la manutenzione ordinaria;
- vigilanza sull'emissione della carta dei servizi;
- attività di cui all'atto ricognitivo del 2010 sottoscritto da CAL con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- verifica dei dati economici finanziari anche con riferimento all'aggiornamento delle tariffe e ai canoni di concessione.

Sono altresì proseguite le attività previste in base alla procedura relativa alla verifica del mantenimento della prestazionalità autostradale e della continuità del servizio, con l'effettuazione delle previste attività di Vigilanza di CAL su Opere d'arte e Impianti, attività mirate al monitoraggio del mantenimento nel tempo dello stato di prestazionalità delle stesse.

Le attività, come per il precedente esercizio, sono state condizionate dagli effetti dell'epidemia da Covid-19, i cui effetti ne hanno limitato l'attuazione, seppur più limitatamente rispetto all'esercizio precedente.

In data 1° dicembre 2021 CAL ha comunicato al Concessionario la propria presa d'atto del Piano di Manutenzione 2022.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

In data 20 maggio 2021 l'Amministratore Delegato ha rilasciato, per quanto di competenza di CAL, il nulla osta alla sottoscrizione della Convenzione tra il Concessionario e la società Cap Holding S.p.A., relativa alla realizzazione delle opere afferenti ad un nuovo manufatto di sollevamento acque, sito nel Comune di Truccazzano (Mi) e di proprietà della Società Cap Holding.

Durante il corso dell'esercizio 2021, CAL ha approvato i seguenti interventi di manutenzione straordinaria, i cui importi trovano allocazione all'interno del Quadro Economico di Commessa e saranno riconosciuti fra gli investimenti in beni devolvibili nel prossimo aggiornamento del Piano Economico Finanziario:

- in data 24 maggio 2021 è stato approvato l'intervento di manutenzione evolutiva costituito dalla *"Implementazione di nuovi accettatori banconote"*, da predisporre in corrispondenza dei caselli di esazione per snellire le operazioni di pagamento manuale dell'utenza;
- in data 8 giugno 2021 è stato approvato l'intervento di manutenzione straordinaria relativo all' *"Ampliamento della Direzione Operativa di Pozzuolo Martesana"*;
- in data 29 luglio 2021 sono stati approvati gli interventi di manutenzione straordinaria relativi alla *"Integrazione dell'impianto di illuminazione e TVCC interconnessione A4"* e alla *"Realizzazione del guado definitivo della roggia Canarola"*;
- in data 2 novembre 2021 è stato approvato l'intervento di manutenzione straordinaria relativo alla *"Realizzazione di un nuovo presidio idraulico a Pozzuolo Martesana"*.

Il Consiglio di Amministrazione di CAL del 15 dicembre 2021 ha approvato, per quanto di competenza, l'Atto Aggiuntivo n. 3, comprensivo tra l'altro del Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del

periodo regolatorio, aggiornato in seguito al recepimento delle prescrizioni e raccomandazioni impartite dal CIPESS nella seduta del 3 novembre 2021.

Il 23 dicembre 2021 CAL ha inoltrato al MIMS il suddetto Atto Aggiuntivo n.3, sottoscritto in data 22.12.2021, ai fini dell'approvazione con Decreto Interministeriale, ai sensi delle previsioni dell'art. 43 del D.L. n 201/2011 e s.m.i., come convertito in Legge n. 214/2011.

Durante l'esercizio 2021, sono proseguite le attività di CAL di vigilanza sull'esercizio sia di tipo tecnico (vigilanza su Manutenzione e Servizi), sia di tipo amministrativo-regolatorio (Contabilità Regolatoria, adeguamenti tariffari), tra cui, in particolare, le seguenti:

- sopralluoghi in regime di esercizio autostradale;
- verifiche delle attività manutentive previste e attuate;
- monitoraggi sui flussi di traffico e relativi incassi;
- approvazione dei piani annuali di manutenzione ordinaria;
- verifiche dei consuntivi annuali per la manutenzione ordinaria;
- vigilanza sull'emissione della carta dei servizi;
- attività di cui all'atto ricognitivo del 2010 sottoscritto da CAL con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- verifica dei dati economici finanziari anche con riferimento all'aggiornamento delle tariffe e ai canoni di concessione.

Sono altresì proseguite le attività previste in base alla procedura relativa alla verifica del mantenimento della prestazionalità autostradale e della continuità del servizio, con l'effettuazione delle previste attività di Vigilanza di CAL su Opere d'arte e Impianti, attività mirate al monitoraggio del mantenimento nel tempo dello stato di prestazionalità delle stesse.

Le attività, come per il precedente esercizio, sono state condizionate dagli effetti dell'epidemia da Covid-19, i cui effetti ne hanno limitato l'attuazione, seppur più limitatamente rispetto all'esercizio precedente.

Il 10 novembre 2021 CAL ha comunicato al Concessionario la propria presa d'atto del Piano di Manutenzione 2022.

ATTIVITA' INERENTI A REGOLAZIONE E FINANZA

Nel corso del 2021 sono proseguite le attività di vigilanza in ambito amministrativo-regolatorio relative alle schede di contabilità analitica, presentate dai tre Concessionari con cadenza trimestrale.

In particolare, si è proceduto alla verifica della corretta rendicontazione della contabilità analitica, nel rispetto delle previsioni normative vigenti.

Nel dettaglio, sono stati analizzati i dati relativi ai volumi di traffico, ai ricavi da pedaggio e da subconcessione, nonché i costi operativi e i dati patrimoniali riportati, confrontando inoltre le risultanze rispetto alle corrispondenti previsioni di Piano Economico Finanziario.

Inoltre, CAL ha effettuato l'istruttoria relativa alle richieste di aggiornamento delle tariffe per l'anno 2022, presentate dai tre Concessionari. Le verifiche hanno riguardato la correttezza formale degli aggiornamenti proposti rispetto alle previsioni normative, in particolare la Delibera CIPE n. 39 del 2007, per le concessioni

Brebemi e Pedemontana Lombarda, nonché dell'adeguamento tariffario scaturente dall'applicazione del nuovo sistema tariffario delineato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti per la concessione TEM.

A seguito dell'istruttoria effettuata, in data 22 novembre 2021 CAL ha proposto al MIMS gli aggiornamenti tariffari per le tre Concessioni, cui ha fatto seguito, relativamente alla TEM, il Decreto Interministeriale MIMS-MEF di approvazione in data 31 dicembre 2021. In riferimento invece alla Pedemontana Lombarda e alla Brebemi, in considerazione della avvenuta scadenza del periodo regolatorio in data antecedente al 31 dicembre 2021, il MIMS ha viceversa comunicato che, in *“assenza dei presupposti regolatori rappresentati dalla sussistenza di un Piano economico-finanziario vigente”*, l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1° gennaio 2022 è pari a zero.

Si riportano di seguito le attività specifiche svolte dalla Società relativamente alle tre autostrade.

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (BreBeMi)

In data 31 dicembre 2020 è giunto a termine il periodo regolatorio quinquennale, cui hanno fatto seguito le attività di concordamento tra Concedente e Concessionario del nuovo Piano Economico Finanziario da porre alla base del successivo periodo regolatorio.

Una volta ultimate dette attività è definito il Piano economico Finanziario di aggiornamento, CAL trasmetterà al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili l'Atto Aggiuntivo n.4 alla Convenzione Unica di Concessione, di adozione del nuovo Piano di aggiornamento. Tale procedimento è regolato dalle previsioni di cui all'art. 43 del D.L. 201/2011 e s.m.i..

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Con riferimento all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario al termine del periodo regolatorio, come già detto al precedente paragrafo relativo all'andamento della gestione, durante l'esercizio 2020, a seguito delle delibere n. 70/2020 e n. 106/2020 dell'ART, il Piano concordato tra CAL e il Concessionario era stato inviato da CAL al MIMS in data 24 dicembre 2020, per il proseguo delle relative procedure approvative, previste ai sensi dell'art. 43 del decreto legge n. 201/2011 convertito in Legge n. 214/2011.

Successivamente, il 30 marzo 2021 CAL ha inviato al MIMS una relazione di ottemperanza con risposta ai chiarimenti ed evidenza del recepimento delle modifiche al Piano, richieste dall'ART in data 1° marzo 2021.

In data 6 maggio 2021, con un'ulteriore propria comunicazione, ART ha richiesto alcune altre modifiche da recepirsi nel Piano, rilevando altresì di non poter esprimere il proprio parere di competenza, in quanto a seguito della sentenza del TAR Piemonte n. 384 del 13 aprile 2021, che ha parzialmente annullato la delibera ART n.106/2020, in accoglimento al ricorso del Concessionario, l'Autorità potrà formalizzare il proprio parere solo all'esito delle decisioni finali, che il Consiglio di Stato assumerà circa il ricorso, proposto in appello dall'ART, avverso la sentenza di primo grado del TAR Piemonte.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

Il 3 novembre 2021, il CIPESS ha espresso parere favorevole in merito all' Atto Aggiuntivo n.3, di attuazione del Piano Economico Finanziario al termine del periodo regolatorio, aggiornato a seguito del recepimento dei contenuti del parere ART n. 7/2020 del 28 settembre 2020.

Nell'ambito del suddetto parere, il CIPESS ha formulato talune prescrizioni e raccomandazioni, che sono state recepite nell'Atto Aggiuntivo sottoscritto da CAL e il Concessionario il 22.12.2021. In data 23 dicembre 2021, è stato quindi inviato da CAL al MIMS l'Atto Aggiuntivo n.3 sottoscritto, comprensivo del Piano Economico Finanziario, anch'esso aggiornato, per la conclusione del relativo iter approvativo previsto ai sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011,

Allo stato si è in attesa della relativa approvazione con Decreto Interministeriale MIT-MEF.

RISCHI E INCERTEZZE

Si ritiene che la società, per il tipo di attività svolta e per le sue caratteristiche, non sia sostanzialmente sottoposta a marginali rischi di mercato, di credito e paese, connessi alla fluttuazione dei tassi di cambio e di liquidità. Si ricorda che la società non è parte di contratti derivati, né lo è stata nell'esercizio in rassegna.

Si descrivono qui di seguito i principali profili di rischio e incertezza che caratterizzano le tre autostrade, rimandando anche allo specifico paragrafo per quanto attiene agli aspetti di dettaglio relativi ai rischi e alle incertezze connesse ai contenziosi.

Circa gli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19, che hanno pesantemente condizionato gli esercizi 2020 e 2021, come si è già avuto modo di evidenziare nei precedenti paragrafi, le ultime mensilità del 2021 hanno mostrato un sensibile recupero del precedente calo dei volumi di traffico, che aveva fatto seguito alle misure restrittive conseguenti all'epidemia disposte dal Governo, a seguito del quale gli attuali volumi di traffico si sono sostanzialmente riallineati, per le tre autostrade, ai livelli dell'anno 2019, precedente all'emergenza pandemica.

Si può quindi ipotizzare che già dall'esercizio 2022 i livelli di traffico consuntivati, e i relativi ricavi, possano superare il gap indotto dall'epidemia, che ha gravato gli esercizi 2020 e 2021.

Il tema resta comunque ancora caratterizzato da una inevitabile alea di incertezza, e dovrà conseguentemente essere tenuto monitorato, in particolare, l'effettivo futuro andamento dei volumi di traffico, anche alla luce delle prossime decisioni che verranno prese a livello governativo e legislativo in merito alla piena ripresa del lavoro in presenza, fattore che condiziona la piena ripresa dei movimenti pendolari quotidiani e, quindi, anche dei flussi di traffico sulle infrastrutture autostradali.

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (BreBeMi)

Il 12 marzo 2021 CAL e il Concessionario hanno sottoscritto l'Accordo Transattivo, ex art. 239 del D.lgs. 12.04.2006, n. 163, relativo alle riserve e maggiori oneri avanzati a CAL dal Concessionario inerenti alla fase progettuale, realizzativa e di collaudo del collegamento autostradale.

Ai sensi di detto Accordo, il Concessionario ha, tra l'altro, assunto l'impegno, oltre alla rinuncia di ogni richiesta esposta nelle Riserve e nelle istanze di maggiori oneri, a rinunciare altresì ad ogni pretesa in merito alle azioni giudiziali intraprese dal Concessionario stesso contro CAL.

Pertanto, detti profili non costituiscono più aspetto di possibile rischio o incertezza per il futuro delle attività di CAL.

Con la Legge di Bilancio 2020 è stata introdotta, per le concessioni autostradali, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021, una modifica all'aliquota sul reddito complessivo netto, che viene maggiorata di 3,5 punti percentuali, passando quindi dal 24,00% al 27,50%. Tale maggiorazione di oneri fiscali non determina

comunque un disequilibrio del Piano Economico Finanziario.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Come già descritto in precedenza, in data 31 agosto 2021 il Concessionario ha aggiudicato la gara per il finanziamento della progettazione e realizzazione delle tratte B2 e C ad un pool di finanziatori, sottoscrivendo altresì in pari data il relativo contratto di finanziamento "Senior 1".

La sottoscrizione del Senior 1 entro la data del 31 agosto 2021 è avvenuta in ottemperanza al relativo termine, previsto in base all'art. 3.1 dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica, come prorogato dal CIPESS con la propria delibera n. 1/2021. Il rispetto di tale condizione ha quindi consentito al Concessionario di poter accedere alle misure di defiscalizzazione, disposte dal CIPE con la delibera n. 24/2014 e disciplinate dal medesimo Atto Aggiuntivo n. 2.

Altresì, come già evidenziato, in data 31 agosto 2021 il Concessionario ha altresì disposto l'aggiudicazione della gara per l'individuazione del Contraente Generale per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B2 e C al raggruppamento Webuild – Pizzarotti – Astaldi.

All'aggiudicazione ha tuttavia fatto seguito un ricorso dinanzi al TAR Milano, presentato dal secondo classificato in graduatoria, Consorzio Stabile SIS SCPA, con istanza di sospensiva ex art. 55 c.p.a., tuttora pendente, che sta di fatto determinando una protrazione temporale nell'avvio delle successive attività esecutive, con conseguenze che si potranno riverberare anche sulle previsioni finanziarie già poste alla base del Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del periodo regolatorio, finanziato anche dal Senior 1.

Per quanto riguarda ulteriori rischi specifici afferenti a tale contenzioso, si rimanda al relativo paragrafo.

Con riferimento all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario al termine del periodo regolatorio, come già detto al precedente paragrafo relativo all'andamento della gestione, cui si rimanda, il relativo iter approvativo, disciplinato dall'art 43 del D.lgs. 201/2011 e s.m.i., è allo stato bloccato, in attesa del pronunciamento da parte del Consiglio di Stato sul ricorso proposto in appello da ART circa la sentenza del TAR Piemonte n. 384 del 13 aprile 2021, che ha parzialmente annullato la precedente delibera ART n. 106/2020.

CAL sta vigilando sulle attività del Concessionario per ulteriormente ridurre la percentuale dei mancati pagamenti connessa all'applicazione del sistema Free-Flow, che ha visto nell'anno 2021 la percentuale di mancati pagamenti ridursi a circa l'8,1% dei ricavi da pedaggio, rispetto alla originaria percentuale del 17% registrata all'avvio del sistema di pedaggiamento.

Con la Legge di Bilancio 2020 è stata introdotta, per le concessioni autostradali e per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021, una modifica all'aliquota sul reddito complessivo netto, che viene maggiorata di 3,5 punti percentuali, passando quindi dal 24,00% al 27,50%. Tale maggiorazione di oneri fiscali non determina comunque un disequilibrio del Piano Economico Finanziario.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

Come già illustrato al precedente capitolo relativo all'andamento della gestione, relativamente all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario al termine del passato periodo regolatorio, allo stato si è in attesa dell'approvazione dell'Atto Aggiuntivo n.3 di recepimento, prevista tramite Decreto Interministeriale

MIT-MEF.

Con la Legge di Bilancio 2020 è stata introdotta, per le concessioni autostradali e per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021, una modifica all'aliquota sul reddito complessivo netto, che viene maggiorata di 3,5 punti percentuali, passando quindi dal 24,00% al 27,50%. Tale maggiorazione di oneri fiscali non determina comunque un disequilibrio del Piano Economico Finanziario.

CONTENZIOSI

Contenziosi afferenti alle tre commesse Brebemi, Pedemontana Lombarda e TEEM

L'esercizio 2021 è stato caratterizzato dal persistere e dal sopravvenire di diversi contenziosi riguardanti le tre commesse, alcuni relativi ad impugnative da parte di privati delle Delibere CIPE di approvazione dei progetti definitivi o di specifici atti di esproprio emessi dai Concessionari in qualità di Autorità esproprianti ed altri relativi a determinate questioni sorte nell'ambito dei rapporti convenzionali.

Con particolare riferimento all'Interconnessione A35-A4 della commessa Brebemi, sono stati presentati, già dall'anno 2016, due ricorsi, uno da parte di Autostrade per l'Italia, r.g. n. 749/2016, relativamente al quale in data 11 giugno 2021, è stata pubblicata la sentenza n. 1420/2021, con cui il TAR Lombardia Milano, Sez. I, ha dato atto della rinuncia al ricorso della parte ricorrente per sopravvenuta carenza di interesse alla definizione nel merito dello stesso e ha dichiarato l'estinzione del giudizio (il TAR ha condannato altresì la ricorrente a pagare alle società controinteressate le spese degli atti del giudizio, che ha liquidato in complessivi euro 4.000,00 oltre accessori, di cui euro 2.000,00 da corrispondere alla Brebemi ed euro 2.000,00 da corrispondere a CAL), e uno da parte di Legambiente, r.g. n. 3089/2016, in merito al quale il TAR Milano, Sezione III, ha trasmesso l'avviso di perenzione ultraquinquennale ex art. 82 c.p.a.. Sicché parte attrice dovrà depositare una nuova istanza di fissazione udienza entro il 29 aprile 2022 per evitare che la causa venga dichiarata perenta.

Inoltre, sempre con riferimento alla commessa Brebemi si riportano gli aggiornamenti afferenti ai seguenti contenziosi, rispetto a due dei quali il Concessionario Società di Progetto Brebemi S.p.A. ("Concessionario") ha preso l'impegno a rinunciare alla relativa azione giudiziale, ai sensi dell'Accordo Transattivo sottoscritto da CAL e dal medesimo in data 12 marzo 2021:

- 1) **Ricorso ex art. 702 bis c.p.c. innanzi al Tribunale Civile di Milano, VII Sezione Civile, R.G. n. 16239/2020**, promosso dal Concessionario per l'accertamento dell'illegittimità *in toto* della penale applicata da CAL con la nota del 16 dicembre 2019.

Con riferimento a tale ricorso il Concessionario, alla luce di quanto previsto dal citato Accordo Transattivo, si è impegnato a rinunciare alla relativa azione giudiziale. Infatti, con verbale di udienza del 22 giugno 2021 è stata dichiarata l'estinzione del giudizio in oggetto.

- 2) **Chiamata in causa di CAL come terzo nel giudizio promosso dal Concessionario contro Tubosider S.p.A. (affidatario del CG) innanzi al Tribunale di Parma II Sezione Civile, R.G. n. 2648/2020**, per l'opposizione a decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Parma col quale viene ingiunto al CG e al Concessionario il pagamento di 1.645.641,35, euro, oltre interessi di mora e spese della procedura per il mancato svincolo delle somme trattenute a garanzia dal CG, adducendo quale causa del mancato svincolo l'assenza del collaudo definitivo dell'opera, ovvero l'assenza

dell'approvazione da parte di CAL del certificato di collaudo entro due anni dall'emissione del certificato di collaudo provvisorio, oppure, in assenza dell'atto formale di approvazione, il fatto che sia trascorso il tempo di due anni e due mesi dalla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio.

Con riferimento a tale ricorso il Concessionario, alla luce di quanto previsto dal citato Accordo Transattivo, si è impegnato a rinunciare alla relativa azione giudiziale e a sostenere integralmente le spese di giudizio, comprensive degli oneri sostenuti da CAL per la propria difesa. In data 15 giugno 2021, l'avvocato incaricato della difesa della Società ha trasmesso le note di trattazione scritta, depositate da Brebemi, che ha rinunciato alla domanda di manleva nei confronti di CAL. Successivamente, in data 12 ottobre 2021, è stata trasmessa a CAL l'ordinanza con la quale il Tribunale ha rigettato la richiesta di concessione della provvisoria esecuzione del decreto ingiuntivo, ritenendo l'opposizione fondata su prova scritta e concesso i termini ex art. 183 c.p.c. con decorrenza dal 30 novembre 2021, rinviando la causa all'udienza del prossimo 20 aprile 2022;

- 3) **“Ricorso avverso il silenzio (ai sensi degli artt. 31 e 117 c.p.a.)”, Sezione Prima, R.G. n. 675/2020, presentato dal Concessionario innanzi al TAR Milano**, con il quale il ricorrente ha chiesto al TAR di condannare CAL all'adozione dei provvedimenti di valutazione e determinazione in ordine alle riserve iscritte in contabilità dal CG, nonché in ordine alle proroghe richieste dal Concessionario contenute nelle medesime riserve contro CAL. Con sentenza n. 1989, pubblicata in data 26 ottobre 2020, il TAR ha accolto detto ricorso. CAL, per ribadire nuovamente la legittimità del proprio operato, ha proceduto ad appellarsi al Consiglio di Stato, Sezione V, R.G. n. 8780/2020, con istanza cautelare e, nel contempo, ha dato comunicazione al Concessionario di aver dato avvio al citato procedimento. In data 4 dicembre 2020, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 6971/2020, ha accolto l'istanza cautelare e ha sospeso l'esecutività della sentenza del TAR ravvisando elementi di *periculum* sulle tempistiche imposte dal TAR medesimo per l'adempimento, oltre alla necessità di approfondire le questioni trattate. Pertanto, il Supremo Consesso ha fissato per la trattazione del merito la camera di consiglio del 15 aprile 2021.

Relativamente a tale vicenda processuale, in base a quanto previsto dal menzionato Accordo Transattivo, CAL non ha rinunciato all'appello pendente innanzi al Consiglio di Stato con conseguente prosecuzione nel merito del giudizio. Il Consiglio di Stato con sentenza n. 3135/2021, pubblicata il 19 aprile 2021, preso atto, tra l'altro, dell'Accordo Transattivo sottoscritto tra le parti, ha dichiarato l'improcedibilità del giudizio per sopravvenuto difetto d'interesse del ricorso di primo grado, annullando senza rinvio la sentenza impugnata e dichiarando conseguentemente improcedibile l'appello. Le spese sono state compensate.

Con riferimento invece alla commessa Pedemontana Lombarda si evidenziano i tre seguenti importanti contenziosi, per i quali si riportano i principali sviluppi aggiornati all'esercizio 2021:

- 1) **Citazione di Pedelombarda contro Autostrada Pedemontana Lombarda (“APL” o “Concessionario”):**

con atto di citazione notificato in data 21 novembre 2016 Pedelombarda S.c.p.A. (“Pedelombarda”),

Contraente Generale del Concessionario, ha convenuto APL avanti il Tribunale di Milano, sezione specializzata impresa "B", R.G. n. 63812/2016, per ottenere il riconoscimento delle pretese avanzate con riferimento alle domande relative alle riserve nn. 7, 10, 27, 62, 66 e 68, per una richiesta economica pari a oltre 28 milioni di euro.

Il Giudice Istruttore Dott.ssa Maria Antonietta Ricci, con ordinanza n. 1859/2018 del 17 settembre 2018, vista la domanda formulata da APL, ha autorizzato APL ex artt. 106 e 269, secondo comma, c.p.c., a chiamare in causa CAL.

Con comparsa di costituzione e risposta CAL ha chiesto che venga accertato e dichiarato il difetto di titolarità passiva del rapporto controverso in capo a CAL e, per l'effetto, vengano rigettate le domande proposte nei confronti di CAL medesima da APL, in quanto infondate in fatto ed in diritto.

Con verbale di udienza del 4 febbraio 2020 il Tribunale ha dichiarato l'estinzione del rapporto processuale tra le parti, preso atto della rinuncia agli atti di APL nei confronti di CAL e dell'accettazione di CAL medesima a tale rinuncia.

Nell'ambito di tale giudizio, in data 6 marzo 2019 CAL ha ricevuto la notifica dell'atto di citazione in appello per APL contro Pedelombarda per la riforma della sentenza non definitiva del Tribunale di Milano, sezione specializzata impresa "B", R.G. n. 63812/2016, pubblicata il 18/09/2018, n. 9157, non notificata.

A seguito di quanto statuito nel procedimento innanzi al Tribunale di Milano, è stato successivamente depositato, nell'interesse di CAL, un atto di rinuncia al giudizio in esame.

In data 22 aprile 2021, l'avvocato incaricato della difesa legale di CAL ha trasmesso il provvedimento del 16 luglio 2020 del giudice che estromette CAL definitivamente dalla vicenda processuale in argomento.

2) **Ricorso Signori Solcia avverso il provvedimento CAL afferente alla terza proroga della dichiarazione di pubblica utilità:**

con la sentenza n. 1210/2021, pubblicata il 18 maggio 2021, il TAR Lombardia Milano ha accolto il ricorso in argomento e per l'effetto ha annullato, *in parte qua*, il provvedimento impugnato; ha dichiarato l'inefficacia sopravvenuta della dichiarazione di pubblica utilità nei confronti dei ricorrenti e ha condannato in solido e in parti uguali la Presidenza del Consiglio dei Ministri - CIPE, CAL, Regione Lombardia ed il concessionario APL a rifondere le spese processuali sostenute dai ricorrenti, che ha liquidato in complessivi € 8.000,00, oltre accessori di legge.

CAL, per ribadire la legittimità del provvedimento impugnato in primo grado, ha presentato ricorso in appello innanzi al Consiglio di Stato che, all'esito della camera di consiglio del 9 settembre 2021, ha accolto l'istanza cautelare proposta dalla medesima Società e, per l'effetto, ha sospeso l'esecutività della sentenza impugnata; ha compensato le spese della fase cautelare e ha fissato per la trattazione del merito della causa l'udienza pubblica del 13 gennaio 2022.

Con la sentenza n. 943/2022, pubblicata il 9 febbraio 2022, all'esito dell'udienza pubblica del 13 gennaio 2022, il Consiglio di Stato, Sezione Quarta, R.g. n. 6339/2021, ha accolto il ricorso e, per l'effetto, in riforma della sentenza impugnata ha respinto il ricorso di primo grado. Ha condannato gli appellati, in solido, al pagamento delle spese del doppio grado di giudizio che si liquidano in favore di

CAL nella misura complessiva di euro 5.000 (cinquemila), oltre agli altri oneri previsti per legge. Spese compensate nei confronti delle altre parti del giudizio.

3) Ricorso promosso da Consorzio Stabile SIS SCPA contro Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.:

in data 5 ottobre 2021 il concessionario APL ha comunicato a CAL che in data 2 ottobre 2021 è stato notificato al medesimo concessionario il ricorso (r.g. n. 1736/2021) dinanzi al TAR Milano con istanza di sospensione ex art. 55 c.p.a. da parte del Consorzio Stabile SIS SCPA, secondo classificato in graduatoria, in relazione alla gara per l'affidamento a Contraente Generale per la realizzazione delle tratte B2 e C dell'autostrada Pedemontana Lombarda.

Nel ricorso in argomento si legge che il Consorzio Stabile SIS SCPA ha agito in giudizio, tramite i propri legali,

- per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, del provvedimento di aggiudicazione della Procedura ristretta, ai sensi degli artt. 61 e 194 e ss. del D.lgs. n. 50/2016, per l'affidamento a contraente generale delle attività di cui all'art. 194, comma 2 del D.lgs. n. 50/2016 del 31 agosto 2021, nonché di ogni atto al predetto connesso, sia esso presupposto che consequenziale, ancorché non conosciuto e comunque lesivo;

- per la declaratoria d'inefficacia del contratto che sia stato o dovesse essere nelle more stipulato tra APL ed il RTI Webuild S.p.A., Astaldi S.p.A. e Pizzarotti S.p.A.;

ed infine

- per il risarcimento dei danni in forma specifica, anche mediante subentro nel contratto o, in via subordinata, per equivalente monetario da quantificarsi in corso di causa.

Alla luce di quanto sopra, la Società, quale soggetto concedente, ha deciso di intervenire in tale giudizio innanzi al TAR Milano, ai sensi dell'art. 105 c.p.c., con l'avvocato Luca Perfetti dello Studio Legale Bonelli Erede, affinché venga manifestata l'esigenza che la realizzazione dell'opera costituisce il soddisfacimento del preminente interesse pubblico. Infatti, l'autostrada Pedemontana Lombarda è un'infrastruttura strategica di interesse nazionale e, considerate anche le difficoltà che si sono profilate nel corso degli ultimi anni, a partire dal lungo iter di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica di concessione, che ha comportato, tra l'altro, la concessione delle misure di defiscalizzazione, è necessario che vengano quanto prima avviate le attività di realizzazione delle restanti tratte, del valore di circa 2,5 miliardi di euro.

All'esito della camera di consiglio del 26 gennaio 2022, anche a seguito dei ricorsi per motivi aggiunti presentati dalla parte ricorrente, il TAR ha deciso di rinviare la causa al merito; la data è stata fissata al 21.09.2022.

Con riferimento alla commessa TEEM si evidenziano i due seguenti contenziosi promossi dal concessionario Tangenziale Esterna S.p.A. ("Concessionario" o "TE") nei confronti di CAL, principalmente riferiti all'impugnazione di atti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (mancati adeguamenti tariffari) e di atti conseguenti ai provvedimenti normativi e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in merito agli aggiornamenti dei piani economico finanziari dei concessionari autostradali.

1) Ricorso per il mancato adeguamento tariffario per l'anno 2020:

in data 2 marzo 2020, il Concessionario ha notificato a CAL ricorso in merito al mancato adeguamento tariffario per l'anno 2020. In particolare, TE ha presentato ricorso affinché il TAR Lombardia annulli (i) il provvedimento con il quale la stessa CAL ha comunicato a TE che *“secondo quanto comunicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data odierna, in considerazione di quanto disposto dall'art. 13 del Decreto-Legge “Milleproroghe” del 31 dicembre 2019, l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1° gennaio 2020 è pari allo 0,00 per cento”*, nonché (ii) il suddetto provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 31 dicembre 2019, prot. 31657. Con il ricorso in esame sono impugnati atti di competenza di CAL che afferiscono alle attività poste a carico della Concedente in conformità a quanto stabilito nella Convenzione Unica di concessione. CAL si è costituita formalmente in giudizio in data 24 marzo 2020 e allo stato si è in attesa di fissazione di udienza di merito.

2) Ricorso per il mancato aggiornamento del Piano Economico Finanziario:

in data 8 maggio 2020, è stato notificato un ulteriore ricorso presentato dal Concessionario contro CAL in merito al mancato aggiornamento del Piano Economico Finanziario. Con il ricorso in esame il Concessionario ha richiesto al TAR Milano di annullare il provvedimento del Concedente del 14 gennaio 2020, prot. CAL-140120-00002. In tale provvedimento CAL ha comunicato a TE la sopravvenienza delle previsioni di cui al Decreto Milleproroghe n. 162/2019 e che *“In tale ambito si inserisce la recente Delibera n. 176/2019 relativa al sistema tariffario di pedaggio della Convenzione Unica di concessione tra Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e Tangenziale Esterna S.p.A., emanata in data 19 dicembre u.s. dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (“ART”), pubblicata sul proprio sito ufficiale. Di conseguenza, il procedimento di aggiornamento al termine del primo periodo regolatorio del Piano Economico Finanziario della Tangenziale Est Esterna di Milano, iniziato tra le parti a partire dal mese di marzo 2019, dovrà essere ricondotto alle sopra citate nuove disposizioni, all'esito del procedimento avviato da ART con la citata Delibera n. 176/2019.”*. CAL si è costituita in giudizio e allo stato si è in attesa di fissazione di udienza di merito.

3) Ricorso per il mancato adeguamento tariffario per l'anno 2021:

in data 1° marzo 2021, il Concessionario TE ha presentato ricorso affinché il TAR Lombardia - previa, ove occorra, sottoposizione alla Corte Costituzionale delle questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 13, comma 3 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 del 2020, come modificato dall'articolo 13, comma 5 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, per contrasto con le norme e i principi costituzionali indicati in narrativa - annulli (a) la nota di CAL prot. CAL-311220-00003 in data 31 dicembre 2020 con la quale è stato trasmesso al concessionario medesimo il provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 0033104 del 31 dicembre 2020; (b) il provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali prot. 0033104 del 31 dicembre 2020 con il quale lo stesso Ministero ha comunicato a CAL che *“per quanto riguarda le istanze di richiesta presentate da codesto Concedente, conformemente ai disposti convenzionali, di adeguamento tariffario per l'anno*

2021 per le Concessionarie Tangenziale Esterna S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. in considerazione di quanto disposto dall'art. 14 del Decreto Legge n. 183 del 31 dicembre 2020 "milleproroghe", l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1° gennaio 2021 è pari allo 0,00 per cento"; (c) ogni ulteriore atto a questi comunque connesso, presupposto e consequenziale; nonché affinché il medesimo TAR accerti il diritto della ricorrente ad ottenere l'adeguamento annuale della tariffa di pedaggio nella misura richiesta o comunque in conformità alle previsioni convenzionali e regolatorie applicabili al rapporto concessorio con conseguente condanna delle amministrazioni resistenti a provvedere a tale adeguamento; con vittoria di spese, competenze ed onorari di giudizio, ivi compresa la rifusione del contributo unificato versato.

CAL sì è costituita in giudizio e allo stato si è in attesa di fissazione di udienza di merito.

In ogni caso, nella pendenza di tali giudizi, CAL e il Concessionario hanno proceduto in data 22 dicembre 2021 alla sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo n. 3 alla Convenzione Unica di concessione, che recepisce le prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPESS n. 55/2021 del 3 novembre 2021, con la quale è stato emesso parere favorevole circa l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario.

In data 23 dicembre 2021, tale Atto Aggiuntivo n. 3 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, per le approvazioni di competenza secondo la normativa vigente in materia.

La sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo n. 3 in argomento non comporterà la rinuncia del Concessionario ai suddetti giudizi n. 1) e 2), e gli eventuali esiti positivi degli stessi per il Concessionario saranno considerati nel successivo aggiornamento del Piano Economico Finanziario.

Contenzioso afferente alla commessa Ponte San Benedetto

Con riferimento alla commessa relativa al contratto di appalto avente ad oggetto i lavori di rifacimento del Ponte San Benedetto in cui CAL svolge il ruolo di Stazione Appaltante, si segnala che in data 23 novembre 2021 è stato notificato alla Società l'atto di citazione redatto in nome e per conto dell'appaltatore – I.RES – Infrastrutture e Restauri S.r.l. – (di seguito "Appaltatore") con il quale il medesimo Appaltatore cita CAL a voler comparire dinanzi al Tribunale di Milano all'udienza del 25 febbraio 2022 con invito a costituirsi, ai sensi e nelle forme dell'articolo 166 c.p.c., nel termine di venti giorni prima dell'udienza indicata, per l'accoglimento:

1. in via principale - previa eventuale declaratoria di nullità per contrarietà a norma imperativa dell'art. 18.2 del contratto di appalto nella parte in cui esonera CAL dall'obbligo di intraprendere la procedura prevista all'art. 108 del D.lgs. n. 50/2016 per procedere alla risoluzione del contratto in danno dell'impresa appaltatrice - accertare il carattere illegittimo ed abusivo per contrarietà al canone della buona fede contrattuale della risoluzione contrattuale disposta da CAL in danno dell'impresa attrice e, per l'effetto, condannare CAL a pagare all'impresa: a) l'importo di Euro 57.219,15 (pari al dieci per cento dell'importo contrattuale rimasto, purtroppo, interamente ineseguito), oltre interessi e rivalutazione monetaria a titolo di risarcimento del mancato utile non potuto realizzare a causa dell'illegittima estromissione dal cantiere patita; b) l'importo di € 17.165,74, oltre rivalutazione monetaria e interessi, pari al 3% dell'importo dell'appalto, da riconoscersi in via equitativa a titolo di risarcimento del danno curriculare; c) l'importo di € 33.863,14, a titolo di rimborso delle spese

- sostenute dall'impresa attrice, prima dell'illegittima risoluzione contrattuale, per l'effettivo avvio dei lavori alla stessa affidati; d) l'importo che si quantificherà in corso di giudizio, a titolo di risarcimento del danno che potrà conseguire a carico della IRES per l'impossibilità di partecipare a pubbliche gara, in conseguenza dell'illegittima risoluzione contrattuale subito;
2. ancora in via principale, accertare il carattere illegittimo ed abusivo dell'escussione, da parte di CAL, della polizza fideiussoria prestata dall'impresa attrice a garanzia della corretta esecuzione dei lavori oggetto del presente giudizio e del conseguente pagamento effettuato dalla Compagnia Assicurativa in data 15 novembre 2021, in violazione del proprio obbligo di opporre l'*exceptio doli* a fronte del carattere palesemente abusivo della richiesta di escussione effettuata dalla committente senza l'allegazione di alcun presunto danno in conseguenza della risoluzione contrattuale; accertare, pertanto, la conseguente perdita del diritto di rivalsa della Compagnia Assicurativa convenuta nei confronti dell'impresa attrice per quanto versato in ottemperanza all'abusiva escussione della polizza da parte della committente.

CAL ha conferito l'incarico di rappresentanza legale all'avvocato Massimo Frontoni affinché venga accertata la legittimità del proprio operato, secondo quanto previsto dalla normativa vigente e dal contratto d'appalto stipulato.

Anche ELBA ASSICURAZIONI S.p.a. si è costituita in giudizio contestando la domanda di parte attrice.

All'esito della prima udienza di comparizione del 1° marzo 2022, il Giudice si è riservato di decidere sulle richieste di ELBA di chiamare in causa i coobbligati di IRES, per esercitare il regresso nei loro confronti e di disporre ordinanza ingiunzione ex art. 186 ter c.p.c. nei confronti di IRES.

Con provvedimento del 19 marzo 2022, a scioglimento della riserva di cui all'udienza del 1° marzo 2022, il Tribunale ha rigettato sia l'istanza di chiamata in causa sia la richiesta di emissione di ordinanza ingiunzione ex art. 186 ter c.p.c. formulate della compagnia di assicurazione ed assegnato alle parti i termini perentori per il deposito delle memorie di cui all'art. 183 comma 6 c.p.c..

La causa è stata rinviata per esame delle eventuali prove costituenti dedotte dalle parti e comunque per la prosecuzione del giudizio all'udienza del 27 settembre 2022.

Si è quindi in attesa dell'udienza del prossimo 27 settembre 2022 per l'esame delle istanze istruttorie.

Allo stato degli atti, ferma l'aleatorietà tipica del giudizio, la risoluzione dichiarata da CAL appare legittima stante il grave inadempimento di IRES che non ha mai iniziato i lavori alla medesima affidati, per cui il rischio di soccombenza può ritenersi improbabile.

ALTRI CONTENZIOSI

Procedimento penale n. 10161/14 R.G. Trib.

In data 20 marzo 2014, è stata notificata da parte della Guardia di Finanza quale Polizia Giudiziaria nell'ambito del procedimento penale n. 8818/2011 R.G.N.G. e numero 22057/11 R.G.G.I.P., ordinanza di applicazione di misura della custodia cautelare in carcere nei confronti dell'Amministratore Delegato allora in carica.

Nella stessa ordinanza sono state previste misure cautelari (carcere, arresti domiciliari, interdizione dai pubblici uffici) nei confronti di alcuni dirigenti di Infrastrutture Lombarde S.p.A., che operavano anche per CAL, nell'ambito di un contratto di service, nonché nei confronti di alcuni professionisti ai quali erano stati conferiti

incarichi di assistenza legale. I capi di imputazione riferiti a CAL sono limitati prevalentemente ai fatti relativi agli affidamenti di servizi legali e tecnici.

In detti procedimenti CAL è stata indicata quale persona offesa dal reato, insieme a Infrastrutture Lombarde S.p.A. e Regione Lombardia. La Società si è costituita parte civile in tutti i procedimenti in corso presso il Tribunale di Milano nell'ambito del procedimento penale in parola, con l'avvocato Scuto, incaricato della difesa giudiziale di CAL con lettera Prot. CAL-PRE-030414-00002 del 3 aprile 2014.

In data 8 maggio 2019 è stata emessa la sentenza di primo grado, le cui motivazioni sono state depositate il 5 novembre 2019. Al riguardo, il Tribunale: (i) ha condannato in solido gli imputati al risarcimento della sola porzione di danno che ha ritenuto integralmente provata (c.d. provvisoria), per CAL pari ad euro 44.000, da liquidarsi in separata sede, limitandosi, invece, per l'eccedenza, a pronunciare una condanna generica che, nel presumere l'esistenza di un maggior danno, rimette la sua quantificazione alla futura riassunzione del procedimento in sede civile; (ii) ha condannato in solido gli imputati alla rifusione delle spese processuali sostenute da CAL, per un ammontare pari a 25.000 euro, oltre IVA, CPA e al 15% di rimborso delle spese forfettarie.

Sulla base delle valutazioni del penalista incaricato, la Società ha al momento deciso di attendere la definizione del procedimento penale con sentenza passata in giudicato, prima di provvedere al recupero delle somme liquidate in sentenza. Nel mese di dicembre 2018, avverso la sentenza di primo grado del 8 maggio 2018 c'è stata la proposizione in appello da parte di numerosi imputati (e responsabili civili) e del Pubblico Ministero.

Nel corso del 2020 si è concluso il grado di appello del procedimento, il cui dispositivo del 30 novembre 2020 ha confermato quanto statuito in primo grado, con l'unica eccezione per l'assoluzione di Rognoni, Perez e De Donno per le imputazioni di cui ai capi 50, 50 bis, 52, 52 bis (perché il fatto non sussiste), con conseguente caducazione per CAL della provvisoria pari a 10.000, liquidata nel primo grado del giudizio e di ogni pretesa risarcitoria in relazione a tali reati. Anche in questo caso, la Società ha deciso di attendere il passaggio in giudicato della sentenza prima di procedere al recupero delle somme liquidate, con riferimento alle provvisorie previste dal Tribunale e confermate in appello e con riferimento alle spese processuali di assistenza legale. Nel corso del 2021 alcuni imputati hanno presentato ricorso in Cassazione. La decisione in Cassazione dovrebbe presumibilmente avvenire nella seconda metà del 2022. La Società ha deciso di attendere il passaggio in giudicato della sentenza prima di procedere al recupero delle somme liquidate, con riferimento alle provvisorie previste dal Tribunale e confermate in appello e con riferimento alle spese processuali di assistenza legale. .

Si conferma, anche alla luce degli ulteriori sviluppi del procedimento penale sopraccitato intervenuti nell'esercizio, che non si sono rilevati elementi che possano avere un impatto negativo sul patrimonio della Società.

Procedimento civile R.G. 34727/2016 e procedimento ricorso per regolamento di competenza

Nell'anno 2014 sono pervenuti dai legali coinvolti nel procedimento penale soprarichiamato avvisi di fattura per importi significativi relativi ad attività giudiziale, riferiti anche ad annualità precedenti.

Tali richieste non sono state rilevate nei bilanci successivi, essendo incerte sia nell'*an*, anche in relazione all'esito delle cause e del procedimento penale sopra richiamato che nel *quantum*.

Nel corso dell'esercizio 2016, uno dei legali coinvolti, l'avv. Leo, ha citato in giudizio la Società CAL, chiedendone la condanna al pagamento dell'importo oggetto di tali avvisi di fattura dallo stesso emessi nel

2014, ammontante complessivamente ad Euro 1.110.957,50, oltre accessori e interessi di mora, per l'attività professionale svolta in n. 90 procedimenti amministrativi a partire dal 2007 e fino alla summenzionata rinuncia al mandato intervenuta in data 8 aprile 2014, oltre alla somma complessiva di Euro 3.600, a titolo di risarcimento del danno.

CAL si è costituita in giudizio, chiedendo in via pregiudiziale di disporre ai sensi dell'art. 295 c.p.c. la sospensione del giudizio civile in attesa della definizione con sentenza passata in giudicato del procedimento penale n. 27397/14 R.G.N.R. e n. 10161/14 R.G., pendente innanzi al Tribunale di Milano.

In data 2 marzo 2017 il Tribunale ordinario di Milano, Quinta Sezione Civile, in accoglimento dell'Istanza di sospensione presentata dall'avv. Felli, dello Studio R&P Legal, incaricato dalla Società, ha sospeso il procedimento civile fino all'esito irrevocabile del procedimento penale ed, in particolare, nella relativa ordinanza ha rilevato che *"in considerazione della manifesta correlazione tra le condotte delittuose ascritte [...] e l'eventuale perdita del diritto al compenso e obbligo anzi di risarcimento del danno da reato, deve riconoscersi l'esistenza della pregiudizialità tra l'accertamento del giudice penale e la soluzione di questa controversia [...]".*

Avverso l'ordinanza di sospensione sopra citata, in data 3 aprile 2017 il difensore dell'avvocato Leo ha notificato a CAL il ricorso per regolamento di competenza del 31 marzo 2017, presentato innanzi alla Corte di Cassazione.

In data 15 febbraio 2018, la Corte di Cassazione, Sesta Sezione Civile, ha pronunciato l'ordinanza n. 18477/18 (depositata in data 12 luglio 2018), con la quale: (i) ha accolto il ricorso per regolamento di competenza dell'avvocato Leo; (ii) ha annullato l'ordinanza impugnata del 2 marzo 2017, con la quale veniva sospeso il procedimento civile promosso dall'avvocato Leo nel 2016 per il recupero dei crediti professionali nei confronti di CAL e per l'effetto (iii) ha disposto la prosecuzione del medesimo giudizio. In data 7 agosto 2018, il Tribunale di Milano, visto il ricorso per riassunzione depositato il 25 luglio u.s. dalla parte attrice, a seguito del provvedimento del 15 febbraio della Corte di Cassazione: (i) ha fissato l'udienza del 21 febbraio 2019 per la prosecuzione del giudizio; (ii) ha assegnato alla parte attrice termine fino al 31 ottobre 2018 per la notifica del decreto alla controparte e (iii) ha assegnato a CAL il termine fino al 18 gennaio 2019 per l'eventuale deposito in cancelleria della memoria di replica.

In data 18 gennaio 2019, il legale incaricato dalla società, avvocato Felli, ha depositato la memoria difensiva per CAL nella quale ha riproposto le precedenti difese dando anche atto dell'esito del procedimento penale. All'udienza del 21 febbraio 2019, i procuratori delle parti hanno congiuntamente chiesto la concessione dei termini ai sensi dell'art. 183, comma VI, c.p.c. e il Giudice, dato atto, ha concesso i predetti termini, assegnando nello specifico: (i) termine sino al 25 marzo 2019 per il deposito della memoria ex 183, VI comma n. 1, c.p.c.; (ii) termine sino al 24 aprile 2019 per il deposito della memoria ex 183, VI comma n. 2, c.p.c.; (iii) termine sino al 14 maggio 2019 per il deposito della memoria ex 183, VI comma n. 3, c.p.c.. La causa è stata quindi rinviata all'udienza del 30 maggio 2019 per l'ammissione dei mezzi istruttori.

Dopo il deposito delle memorie ai sensi dell'articolo 183 VI comma c.p.c., con provvedimento del 3 luglio 2019 il Giudice ha ammesso le prove orali dedotte dalle parti e in data 27 novembre 2019 è stato interrogato il legale rappresentante di CAL e sono stati escussi i testi. Dalle ultime comunicazioni pervenute dall'avvocato incaricato della difesa giudiziale di CAL in tale giudizio, la causa è stata rinviata al mese di maggio 2021 per la precisazione delle conclusioni. La causa è stata trattenuta in decisione e sono stati concessi termini per il

deposito delle comparse conclusionali e delle memorie di replica, rispettivamente avvenuto il 14 febbraio 2022 e il 7 marzo 2022.

Stante quanto sopra, per le medesime motivazioni indicate nelle note integrative dei bilanci precedenti, che rimangono fondate indipendentemente dal giudizio della Cassazione, tali richieste non sono state rilevate nel presente Bilancio.

Si precisa, peraltro, che tali potenziali passività sarebbero riferibili ad oneri preparativi dei tratti autostradali affidati in concessione e che pertanto sarebbero stati sospesi tra le attività immateriali fino all'entrata in funzione dei relativi tratti autostradali.

INFORMAZIONI AMBIENTALI, SOCIALI E DI SOSTENIBILITÀ

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

Nel corso del 2021 si sono conclusi i lavori dell'Osservatorio Ambientale insediato a fine 2009, in ottemperanza ad una specifica prescrizione CIPE per seguire l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale dell'asse autostradale e dell'interconnessione A35-A4. Si sono svolte n. 2 sedute congiunte con l'omologo Osservatorio istituito per il monitoraggio degli effetti ambientali indotti dalla realizzazione della linea AV/AC. Nel corso dell'ultima riunione dell'Osservatorio, svoltasi in data 15 dicembre 2021, si è dato formalmente atto della conclusione del mandato assegnato all'Osservatorio medesimo in coerenza con i "Criteri istitutivi dell'Osservatorio Ambientale per la costruzione e l'esercizio del Collegamento Autostradale di connessione fra le città di Milano e Brescia". Della chiusura dei lavori dell'Osservatorio è stata data apposita comunicazione formale a tutti gli enti individuati come componenti dell'OA. I risultati dei campionamenti effettuati, hanno confermato la piena rispondenza a quanto previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale del progetto e quindi l'assenza di particolari criticità.

È proseguita l'iniziativa di studio ed analisi delle tecnologie ERS (Electric Road System) di cui al protocollo sottoscritto nel 2019 con la Società Brebemi e con il Politecnico di Milano, protocollo propedeutico alla realizzazione di un progetto pilota in area chiusa che prevede 3 fasi successive di approfondimento.

In esito alle attività previste dalla fase 1 del protocollo, il Politecnico di Milano aveva redatto un documento di analisi e confronto delle 3 tecnologie ERS disponibili ad oggi (c.d. "a catenaria" o OCL, ad induzione o WPT ed a conduzione) arrivando alla conclusione che: *"Dopo lo studio di tutte e tre le tecnologie, è stata effettuata un'analisi comparativa delle soluzioni per evidenziare quali di esse fossero le più adatte al progetto di BREBEMI A35. Da questo confronto è emersa come soluzione ottimale per il circuito di prova la tecnologia WPT. Tuttavia, visto che quest'ultima è una applicazione relativamente nuova, la più consolidata tecnologia OCL potrà essere sperimentata. La proposta per il circuito di prova è quindi di installare i sistemi OCL e WPT sulla stessa corsia, anche con tempistica diversa per investigare sperimentalmente queste tecnologie e ottenere interessanti risultati sulla possibilità di una loro estensione al percorso autostradale. Sono state indicate le caratteristiche tecniche del sistema di catenaria, cioè tensione, sezione del filo, potenza e conformazione della sottostazione, e lo stesso è stato fatto per il sistema ad induzione"*.

Per dar seguito a quanto emerso dallo studio redatto dal Politecnico di Milano, il Concessionario nel febbraio 2021, ha comunicato a CAL il reperimento dei fondi necessari alla realizzazione del progetto di sperimentazione denominato "Arena del Futuro" (circa 10Meuro), ed ha dettagliato in un apposito documento i contenuti del progetto medesimo che sono così in estrema sintesi riassumibili:

- costruzione di un anello di asfalto di 1.050 metri alimentato con una potenza elettrica di 1MW, denominato "Arena del Futuro", situato in un'area privata dell'autostrada A35 in prossimità dell'uscita Chiari Ovest;
- applicazione della tecnologia "Dynamic Wireless Power Transfer" a diverse gamme di veicoli elettrici in ambiente statico e dinamico;
- analisi del sistema di alimentazione WPT per il trasferimento di potenza, da strada a veicolo, tramite un sistema induttivo dinamico;
- analisi dei sistemi di distribuzione in corrente alternata (AC) e corrente continua (DC) per l'alimentazione del sistema WP T nel circuito di prova, con l'obiettivo della estensione a lunghe distanze ed elevate potenze da applicare alla autostrada reale (considerando i livelli di traffico previsti sia per veicoli leggeri che per veicoli pesanti);
- analisi connettività avanzata mediante tecnologie 5G e IoT (Internet of Things) per garantire la sicurezza stradale e ottimizzare la produttività dei veicoli commerciali
- ottimizzazione della pavimentazione stradale al fine di renderla più durevole e non alterare l'efficienza della carica induttiva.

I lavori per la realizzazione dell'Arena del Futuro sono iniziati nel luglio 2021 e terminati ad ottobre 2021. Nel novembre 2021 vi è stato l'avvio dei test, che avranno la durata di circa un anno. Gli studi e le analisi connesse alla sperimentazione saranno rese note a metà 2023.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Per le opere del lotto 1 e del lotto 2, nel corso del 2021, è proseguita l'attività di verifica della corretta messa in atto di tutte le attività di manutenzione del verde previste a corredo dell'opera.

Sono stati validati ulteriori progetti locali che saranno realizzati dalle Amministrazioni locali a titolo compensativo.

Sono infine proseguiti i lavori dell'Osservatorio Ambientale, insediatosi nel corso del 2010 in ottemperanza ad una specifica prescrizione CIPE. Nel corso delle 2 sedute svoltesi nel 2021 sono stati analizzati gli esiti del monitoraggio di corso e post operam per il lotto 2. I risultati sino ad oggi ottenuti hanno confermato la piena rispondenza con quanto previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale del progetto e quindi l'assenza di particolari criticità.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

Nel corso del 2021 è proseguita l'attività di verifica della corretta messa in atto di tutte le attività di manutenzione del verde e di mitigazione ambientale previste a corredo dell'opera. E' stata in particolare svolta una attività di dettaglio sulle condizioni di attecchimento delle essenze piantumate in corrispondenza dei caselli autostradali. Il censimento svolto ha permesso di identificare le essenze con maggiori sofferenze e nel corso del 2022 si procederà ad una loro sostituzione.

EMERGENZA EPIDEMIA COVID-19

Dal mese di febbraio 2020 in Italia è iniziata l'emergenza coronavirus, con la diffusione dell'epidemia

denominata COVID-19, causata dal coronavirus SARS-CoV-2.

L'operatività aziendale, è stata comunque garantita grazie all'introduzione, in particolare nelle fasi maggiormente critiche della pandemia, della modalità di lavoro agile in "smart working", limitando così ai casi strettamente necessari l'attività per cui è stata richiesta la presenza, adattando la percentuale di lavoro svolto in presenza e in modalità di "smart working" all'evoluzione della pandemia e quindi ai diversi dispositivi normativi che sono stati di volta in volta adottati a livello nazionale e/o regionale

Pertanto l'operatività della Società è stata garantita anche per tutto il 2021.

Per assicurare che l'attività in presenza svolta presso gli uffici avvenisse essendo minimizzato il rischio di contagio da CORONAVIRUS è stato istituito un apposito Comitato che ha redatto e mantiene aggiornata una "Procedura Operativa" che contiene le misure di prevenzione da attuarsi in coerenza con quelle contenute nel "Protocollo condiviso di regolazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro" sottoscritto tra Governo e Parti Sociali. La "Procedura operativa" è stata via via aggiornata nel tempo in coerenza con i provvedimenti emanati da Governo e Regione Lombardia nelle varie fasi della pandemia. Ad oggi è vigente la rev. 6 della Procedura medesima emanata nel novembre 2021, integrata da uno specifico documento in merito alle modalità di accesso agli uffici di CAL vista l'introduzione del c.d. green pass.

Tra le principali misure presenti nella Procedura operativa per evitare la diffusione del CORONAVIRUS si vogliono qui ricordare, la limitazione delle compresenze contemporanee negli uffici, la turnazione del personale, la flessibilità degli orari, la distribuzione di DPI, la sanificazione periodica dei locali e degli spazi comuni.

Nel contempo, come già anticipato nei precedenti paragrafi, l'esercizio 2021 ha continuato a risentire degli effetti indotti dalla pandemia, e dai conseguenti provvedimenti restrittivi disposti dalle autorità centrali, che hanno causato nel 2020 una forte riduzione dei volumi di traffico circolante, e quindi dei conseguenti ricavi, e che anche nel 2021 hanno continuato a determinare una riduzione dei ricavi da pedaggio, seppur in percentuale sensibilmente minore rispetto al 2020, se confrontati rispetto ai livelli pre-Covid consuntivati nel 2019.

Tuttavia, nel secondo semestre dell'anno, i volumi di traffico sono risaliti sensibilmente, raggiungendo sostanzialmente, in tale periodo dell'anno, i livelli consuntivati pre Covid-19. Il che consente quindi di ipotizzare che già dall'esercizio 2022 i livelli di traffico consuntivati, e i relativi ricavi, possano superare il gap indotto dall'epidemia, che ha gravato gli esercizi 2020 e 2021, e recuperare i livelli 2019 pre pandemia.

Il tema resta comunque ancora caratterizzato da una inevitabile alea di incertezza, e dovrà conseguentemente essere tenuto monitorato, in particolare, l'effettivo futuro andamento dei volumi di traffico, anche alla luce delle prossime decisioni che verranno prese dalle strutture governative in merito alla piena ripresa del lavoro in presenza, fattore che condiziona la piena ripresa dei movimenti pendolari quotidiani e, quindi, anche dei flussi di traffico sulle infrastrutture autostradali.

Più nel dettaglio, nella seguente tabella vengono riportate le variazioni di traffico (leggero e pesante) e dei relativi ricavi, consuntivate nell'anno 2021, rispetto ai precedenti anni 2020 e 2019.

BREBEMI	Variazione 2021-2020	Variazione 2021-2019
Variazione veicoli leggeri:	+37,2%	-12,5%
Variazione veicoli pesanti:	+24,4%	+13,1%
Variazione veicoli globale:	+34,1%	-5,4%
Variazione ricavi da pedaggio:	+34,1%	+6,3%
TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO		
Variazione veicoli leggeri:	+36,6%	-15,9%
Variazione veicoli pesanti:	+23,8%	+7,2%
Variazione veicoli globale:	+31,7%	-8,9%
Variazione ricavi da pedaggio:	+29,0%	-5,6%
AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA		
Variazione veicoli leggeri:	+31,9%	-15,6%
Variazione veicoli pesanti:	+22,9%	+0,4%
Variazione veicoli globale:	+29,8%	-12,5%
Variazione ricavi da pedaggio:	+29,4%	-9,7%

Come si evince dai dati sopra riportati, risulta quindi evidente il recupero generale dei volumi di traffico e dei ricavi consuntivati nel corso del 2021, che, confrontato rispetto al 2019, si è manifestato in proporzione maggiore per i veicoli pesanti, poiché i volumi di traffico dei veicoli leggeri hanno maggiormente risentito degli effetti ancora persistenti delle modalità di lavoro da remoto, particolarmente penalizzanti sui flussi di traffico leggero.

Inoltre, dal confronto tra l'incremento di ricavi consuntivati nell'ultimo anno (Variazione 2021-2020) e le riduzioni dell'ultimo biennio (Variazione 2021-2019), emerge un trend in netta ripresa, in forza del quale è attendibile ipotizzare per il prossimo anno un recupero dei livelli di volume di traffico e di ricavi pre Covid-19. Nel contesto sopra descritto, risulta conseguente il recupero da parte della Società, nell'ambito del prossimo esercizio 2022, dei canoni da pedaggio percepiti, che plausibilmente supereranno i valori consuntivati nell'annata 2019.

In ogni caso, anche nell'ipotesi in cui i canoni da pedaggio nell'esercizio 2022 dovessero attestarsi sugli stessi valori dell'esercizio 2021, la continuità aziendale sarebbe pienamente garantita.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le attività di Project and Construction Management ("P&CM") proseguiranno per la parte di gestione delle tre Concessioni originarie per cui CAL è soggetto concedente e, in particolare, per gli aspetti di regolazione e di monitoraggio. Nel corso dei prossimi esercizi CAL attuerà attività di P&CM anche sulla IPB, quarta autostrada per cui CAL ha assunto ruolo di Concedente.

Si riporta di seguito un dettaglio delle attività previste per l'esercizio 2022, relativamente alle quattro autostrade CAL.

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

- Attività del Concedente relativa alla verifica dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario proposto dal Concessionario al termine del periodo regolatorio, nonché di verifica di ammissibilità dei costi operativi ivi esposti;
- attività del Concedente relativa al recepimento nel nuovo Piano Economico Finanziario delle disposizioni di ART in merito ai profili tariffari;

- attività di monitoraggio in merito al successivo iter approvativo del nuovo PEF, nonché del relativo Atto Aggiuntivo di recepimento, di competenza delle amministrazioni centrali;
- attività del Concedente relativamente alla vigilanza sulla gestione dell'asse autostradale in esercizio, ivi compresa la verifica dei dati economici finanziari anche con riferimento all'aggiornamento delle tariffe, ai canoni di concessione e tutte le altre verifiche espressamente previste dalla Convenzione Unica e dalle altre norme vigenti in materia;
- attività del Concedente relativa al monitoraggio delle principali opere autostradali.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

- Attività del Concedente relativa alla verifica dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario al termine del periodo regolatorio, nonché di verifica di ammissibilità dei costi operativi ivi esposti, a seguito della definizione da parte di ART dei relativi profili tariffari;
- attività di monitoraggio in merito al successivo iter approvativo del nuovo PEF, nonché del relativo Atto Aggiuntivo di recepimento, di competenza degli organi centrali;
- attività di vigilanza sulle attività del Concessionario connesse alla redazione del progetto esecutivo delle tratte B2 e C;
- attività di vigilanza sulle attività del Concessionario propedeutiche all'avvio dei lavori delle tratte B2 e C;
- attività di vigilanza sulle attività del Concessionario connesse alla redazione del progetto definitivo della tratta D;
- attività del Concedente relativamente alla Vigilanza sulla gestione dell'asse autostradale in esercizio, ivi compresa la verifica dei dati economici finanziari anche con riferimento all'aggiornamento delle tariffe, ai canoni di concessione e tutte le altre verifiche espressamente previste dalla Convenzione Unica e dalle altre norme vigenti in materia;
- attività del Concedente relativa al monitoraggio delle principali opere autostradali.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

- Attività di monitoraggio in merito all'iter approvativo del nuovo Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del periodo regolatorio, nonché dell'Atto Aggiuntivo n.3 di recepimento, di competenza degli organi centrali;
- attività del Concedente relativamente alla Vigilanza sulla gestione dell'asse autostradale in esercizio, ivi compresa la verifica dei dati economici finanziari anche con riferimento all'aggiornamento delle tariffe, ai canoni di concessione e tutte le altre verifiche espressamente previste dalla Convenzione Unica e dalle altre norme vigenti in materia;
- attività del Concedente relativa al monitoraggio delle principali opere autostradali.

Interconnessione Pedemontana - Brebemi (IPB)

- Attività di supporto a Regione Lombardia nell'ambito della procedura approvativa del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, nonché dell'approvazione da parte della medesima Regione Lombardia del Piano Economico Finanziario e della ulteriore documentazione presentata dal Promotore inerente alle modalità di attuazione dell'intervento in Project Financing;
- validazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica;

- predisposizione della documentazione da porre a base della Gara per l'affidamento della Concessione;
- indizione e sviluppo della Gara per l'affidamento della Concessione;
- aggiudicazione della Concessione;
- seguiranno nei successivi esercizi le ulteriori attività di vigilanza del Concedente connesse all'iter concessorio dell'autostrada, ai sensi del D.lgs. n. 50/2016.

Oltre alle attività sopra descritte, specifiche per ciascuna autostrada, proseguiranno le consuete e già consolidate attività di interfaccia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, regolamentate in base a quanto stabilito dall'Atto Ricognitivo sottoscritto in data 8 giugno 2010, nonché le attività connesse al rapporto con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA).

Infine, con riferimento alle altre Commesse, già in precedenza descritte, affidate alla Società tramite Accordi di Collaborazione e Convenzioni ai sensi delle previsioni di cui 10 ter, comma 1, della L.R. n. 9 del 4 maggio 2001 modificata con Legge Regionale n. 6 del 3 aprile 2019, le attività di CAL previste nell'esercizio 2022 riguarderanno principalmente l'affidamento e la realizzazione dei lavori del Ponte San Benedetto, l'affidamento della Progettazione della Variante di Goito e la relativa redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, la conclusione dei lavori della Variante di Verdello, l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento di Isolaccia, l'attuazione della Procedura Autorizzativa Unica Regionale ("PAUR") per l'approvazione da parte di Regione Lombardia del progetto definitivo della Tangenzialina di Bormio, l'aggiudicazione e avvio della progettazione definitiva del by-pass stradale della frana del Ruinon.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Non è stata svolta attività di ricerca e sviluppo.

RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, CONTROLLANTI, COLLEGATE E SOCI

I rapporti intrattenuti con i soci nel corso dell'esercizio sono dettagliati nella tabella seguente:

(valori in migliaia di Euro)	Costi	Ricavi	Crediti	Debiti
<u>Anas S.p.a.</u>				
Emolumenti C.D.A.	72			
Addebito costi sostenuti	1			
Crediti / Debiti al 31/12/2021				19
<u>Aria S.p.A.</u>				
Prestazioni di personale		589		
Distacco personale		40		
Addebiti costi sostenuti		13		
Spese gestione uffici in comodato d'uso	111			

Crediti / Debiti al 31/12/2021			1.437	5
Regione Lombardia				
Tari uffici in comodato d'uso	4			
Ricavi prestazioni		1.267		
Crediti / Debiti al 31/12/2021			165	5.346

Si segnala che le operazioni evidenziate sono state effettuate sulla base di prezzi correnti di mercato.

DATI SULLE AZIONI PROPRIE E SULLE PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ CONTROLLANTI

Alla data di chiusura dell'esercizio la Società non deteneva, né in proprio, né per interposta persona, azioni proprie o partecipazioni in società controllanti e nell'esercizio in rassegna non sono state poste in essere operazioni aventi per oggetto la compravendita delle stesse.

ALTRE INFORMAZIONI

Nel corso dell'esercizio 2021, in esito alla visita ispettiva effettuata dall'Ente certificatore, CAL ha vista confermata la propria certificazione secondo le norme UNI EN ISO 9001-2015 e UNI EN ISO 45001-2018 per i settori IAF 31 "Trasporti, logistica e comunicazioni", 34 "servizi di ingegneria" e 35 "altri servizi".

La certificazione del Sistema di Gestione Integrato Qualità – Salute e Sicurezza dei Lavoratori costituisce fattore c.d. "premiante" ai fini della eventuale qualifica di CAL quale stazione appaltante ai sensi dell'art. 38 del D.lgs. 50/2016 nonché esimente per la Società per i reati 231 in materia di Salute e Sicurezza dei Lavoratori.

Dal 19 agosto 2014 CAL applica la normativa contenuta nella Legge 6 novembre 2012, n. 190 recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella Pubblica Amministrazione" nonché quella contenuta nel Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante il "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni". Per effetto della disciplina richiamata, il Consiglio di Amministrazione di CAL ha nominato ai sensi dell'art. 1, comma 7, della legge 190/2012 un Responsabile della Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza e annualmente (entro il 31 gennaio) approva il Piano previsto ai sensi dell'art. 1 comma 8 della legge 190/2012. In particolare, per quanto riguarda il 2022, il "Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza triennio 2022-2024" è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione con delibera del 27 gennaio 2022.

Riguardo agli obblighi di trasparenza CAL, oltre a quelli previsti dal D.lgs. n. 33/2013, ottempera anche alle indicazioni prescritte dall'ANAC nelle "Linee guida per l'attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle società e degli enti di diritto privato controllati e partecipati dalle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici economici", approvate con la Determinazione n. 8 del 17 giugno 2015, e da ultimo riviste con la Determinazione n. 1134 del 8 novembre 2017.

L'attività svolta dall'Organismo di Vigilanza (OdV) nel corso dell'anno 2021, è stata condotta, in sinergia e collateralmente a quella della Società e si è concretizzata in vigilanza /audizioni/monitoraggi.

L'OdV ha mantenuto costantemente uno scambio informativo con gli Organi di Controllo della Società (Consiglio di Amministrazione, Collegio Sindacale, Responsabile Trasparenza e Prevenzione Corruzione, Responsabile della Funzione *Internal Audit*, etc.), nonché con i Responsabili di Funzione. L'attività svolta dall'OdV nel corso del 2021 ha rispecchiato quanto previsto dal proprio Piano di Attività comunicato alla Società in data 16 febbraio 2021 e le verifiche effettuate non hanno rilevato violazioni del Modello Organizzativo societario.

A seguito delle novità legislative intervenute in materia di decreto legislativo n. 231/2001 e in considerazione della necessità di valutare i rischi di corruzione secondo la nuova metodologia delineata dal Piano Nazionale Anticorruzione 2019 approvato da ANAC con delibera n. 1064 del 13 novembre 2019, nel corso del 2021, la Società ha proceduto con l'aggiornamento del Modello 231 in conformità alle sopra citate novità legislative, nonché del *risk assessment* sia sotto il profilo del D.lgs. n. 231/2001, sia sotto il profilo della legge anticorruzione e dei controlli interni, anche con riferimento ai nuovi progetti nei quali la Società medesima sarà coinvolta nel corso del prossimo triennio. Tali documenti aggiornati sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione con delibera del 31 marzo 2021. A seguito dell'aggiornamento del Modello 231 la Società ha proceduto alla formazione del personale in merito al D.lgs. n. 231/2001 ed al relativo Modello Organizzativo. L'Organismo di Vigilanza ha condiviso il programma formativo proposto dalla società di consulenza Grant Thornton, incaricata del servizio di aggiornamento del Modello 231, e le relative proposte di integrazione dello stesso presentate dalla dott.ssa Giordana Pedio, Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza e Responsabile *Internal Audit*. L'erogazione della formazione ex D.lgs. n. 231/01, a seguito dell'aggiornamento del Modello 231, è avvenuta nelle date del 6 (Sessione generale rivolta a tutti i dipendenti di CAL con relativo test di valutazione) e del 7 luglio 2021 (Sessione specifica per i Responsabili maggiormente impattati dai nuovi reati e dalla nuova operatività della Società).

MODALITA' ATTUATIVE DISPOSIZIONI LEGGE N. 160/2019 ART. 1 COMM. DA 590 A 600

La Società, inserita nell'Elenco Istat delle Pubbliche Amministrazioni è soggetta ai limiti di spesa previsti all'articolo 1, commi 591, 592, 593 della Legge 27 dicembre 2019, n. 160.

L'art. 1 comma 591 della Legge 160/2019, stabilisce che, a decorrere dal 2020, enti e organismi pubblici costituiti anche in forma societaria, non possono effettuare spese per acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto, per le medesime finalità, negli esercizi finanziari 2016 2017 e 2018.

Fermo restando il principio dell'equilibrio di Bilancio, il superamento del sopracitato limite di spesa, è consentito in presenza di un corrispondente aumento di ricavi accertati in ciascun esercizio, rispetto al valore dei ricavi conseguiti nell'esercizio 2018 (art. 1 comma 593 Legge 160/2019).

La verifica, riportata nella seguente tabella, evidenzia il rispetto dei suddetti limiti di spesa, calcolato al netto dei costi passanti connessi agli Accordi di cooperazione con Regione Lombardia, non presenti nel triennio 2016-2018.

Legge Bilancio 2020 - Legge n. 160 del 27/12/2019

Art. 1 comma 591 e 592 Legge 160/2019	Valore medio	Anno 2021
Valore di iscrizione a bilancio		
6) Per materie prime, suss. di consumo e m.	-	
7) Per servizi, di cui:	1.107.452	2.050.383
8) Per godimento beni terzi	191.070	155.557
	1.298.522	2.205.940
dedotto Servizi Accordi RL	-	1.005.810
	1.298.522	1.200.130

Risparmio	-	98.392
-----------	---	--------

Art. 1 comma 594 Legge 160/2019

Di seguito si riporta la tabella per la determinazione dell'importo dei versamenti previsti dell'art. 1 comma 594 della Legge 160/2019, che la Società è tenuta ad effettuare entro il 30 giugno di ciascun anno, facendo riferimento a quanto sarebbe stato dovuto per l'anno 2018.

L'importo del versamento deve essere determinato sulla base delle norme di cui all'Allegato A delle Legge 160/2019, applicabili a CAL in qualità di società iscritta in elenco ISTAT.

Voce di spesa	Valori da bilancio 2009	% di riduzione	Parametri 2018	Valori da bilancio 2018	Riduzione di spesa	Aumento 10%	Importo da versare
Consulenze Art. 6 comma 7 DL 78/2010 Art. 14 DL 66/2014	1.051.631	80% e non superiore a 4,2% del costo del personale del 2012	88.784	138.188	- 49.404	-	-
Relazioni pubbliche Art. 6 comma 8 DL 78/2010	57.300	80%	11.460	-	11.460	1.146	12.606
Convegni Art. 6 comma 8 DL 78/2010	1.500	80%	300	-	300	30	330
Mostre Art. 6 comma 8 DL 78/2010	-	80%	-	-	-	-	-
Pubblicità e rappresentanza Art. 6 comma 8 DL 78/2010	5.692	80%	1.138	710	428	43	471
Sponsorizzazioni Art. 6 comma 8 DL 78/2010	-	100%	-	-	-	-	-
Spese per missioni Art. 6 comma 12 DL 78/2010	1.971	50%	986	2.633	- 1.647		
Spese di formazione Art. 6 comma 13 DL 78/2010	-	50%	-	16.225	- 16.225	-	-
Totale	1.118.094		102.668	157.756			13.407

In merito alle modalità di versamento, il comma 594 fa salva espressamente l'applicazione dell'art. 1, comma 506, Legge n. 208/2015, che, con riferimento alle società iscritte in elenco Istat, prevede che il versamento al capitolo dell'entrata del Bilancio dello Stato sia «da effettuare in sede di distribuzione del dividendo, ove nel corso dell'esercizio di riferimento la società abbia conseguito un utile e nei limiti dell'utile distribuibile ai sensi di legge».

Per l'esercizio 2021, rilevando un utile pari a Euro 227.840, il versamento risulta dovuto.

Con le note che precedono riteniamo di averVi fornito gli elementi utili per la valutazione dell'attività della Società nel corso del 2021 e, con riferimento a ogni singolo argomento, e la prevedibile evoluzione della gestione.

Rivolgiamo un ringraziamento all'organico della Società ed a tutti coloro che, a vario titolo, nell'ambito delle rispettive competenze, hanno prestato la loro operosa e fattiva collaborazione per la Società.

Vi invitiamo quindi ad approvare la Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione dell'esercizio 2021 ed il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 – Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e Rendiconto Finanziario – così come presentato e a deliberare, in merito alla destinazione dell'utile di esercizio pari a Euro 227.840, come illustrato nella Nota Integrativa.

p. IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Presidente

Dott. Stefano Granati

*Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi D.lgs. 7 marzo 2005, n. 82*