

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

Il 2019 è stato il secondo 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 2019, il traffico veicolare riscontrato sulla Brebemi è cresciuto, con un incremento del 7,9% circa ed un conseguente aumento dei ricavi da pedaggio pari a circa il 13,4%, a conferma della progressiva attrattività di flussi veicolari generata dall'attivazione della sopra detta Interconnessione. Anche il mese di gennaio 2020 continua a far registrare un trend in significativa crescita rispetto all'anno precedente, con un incremento del traffico veicolare del 7,4% e dei ricavi del 11,2%.

I lavori del collegamento autostradale e delle opere connesse sono interamente completati.

Nell'arco dell'anno sono continuate le attività inerenti all'emissione dei decreti di esproprio relativi a tutte le ditte interessate dall'interconnessione A35-A4, che si prevede possano concludersi nel corso del 2020.

Sotto il profilo economico-finanziario della concessione si evidenzia che le erogazioni di contributo pubblico da parte di Regione Lombardia e Ministero delle Infrastrutture procedono con regolarità. Difatti, oltre al contributo già interamente erogato da Regione Lombardia, pari a 60 milioni di Euro, nel corso dell'esercizio 2019 il MIT ha erogato a CAL il contributo pubblico relativo alla terza annualità (2019), 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		-	-	-	-	-	-	-	-	-	60,0

Per quanto concerne le subconcessioni relative alle aree di servizio, l'esercizio 2019 è stato caratterizzato da un importante incremento degli introiti inerenti alla vendita e commercializzazione di prodotti alimentari e carbolubrificanti nelle aree di servizio Adda nord e Adda sud (+50% circa rispetto al 2018).

Nel corso del 2019 non si sono registrate variazioni della compagine azionaria del Concessionario, che permane quindi la seguente:

- AUTOSTRADE LOMBARDE S.P.A.	81,68%
- IMPRESA PIZZAROTTI & C S.P.A.	7,41%
- UNIECO SOCIETÀ COOPERATIVA	5,36%
- ITINERA S.P.A.	0%
- CCC SOCIETÀ COOPERATIVA	1,56%
- MATTIODA AUTOSTRADE S.P.A.	0,60%

- MATTIODA PIERINO E FIGLI S.P.A.	0,60%
- SOCIETÀ PER AZIONI AUTOSTRADE CENTRO-PADANE	1,13%
- SOCIETÀ PER AZIONI BRESCIA – VERONA – VICENZA – PADOVA, CMB, MILANO SERRAVALLE – MILANO TANGENZIALI S.P.A., INTESA SAN PAOLO S.P.A., SPEA ENGINEERING S.P.A., PEGASO INGEGNERIA S.R.L., MILANO SERRAVALLE ENGINEERING S.R.L., ALPINA S.P.A., AEGIS S.R.L., CREMONESI WORKSHOP S.R.L., ABM S.P.A., GRANDI LAVORI FINCOSIT S.P.A.	1,66%

Con l'Assemblea straordinaria dell'11 ottobre 2019 è stata deliberata la riduzione del capitale sociale da 113.336.332 Euro a 51.141.227 Euro e contestualmente, al fine di rafforzare la struttura patrimoniale, l'emissione di strumenti finanziari partecipativi, in più tranches, fino a 350.000.000 Euro, che saranno iscritti in un'apposita riserva di patrimonio netto.

Sempre con l'obiettivo di patrimonializzare maggiormente la società, l'Assemblea straordinaria del 15 gennaio 2020 ha deliberato un aumento di capitale sociale per complessivi 22.230.078 Euro, mediante l'emissione di 22.230.078 azioni ordinarie, che andrà sottoscritto dai soci entro il 30 giugno 2020.

Per quanto riguarda l'indebitamento finanziario, nel corso del 2019 il Concessionario ha attuato una importante attività di rifinanziamento del debito attraverso l'emissione e la sottoscrizione di un prestito obbligazionario e di un nuovo finanziamento senior.

Ai fini dell'emissione dei bond presso il pubblico risparmio, Brebemi ha ottenuto un giudizio da parte di due agenzie di rating (Fitch e DBRS) superiore rispetto alle soglie minime prevista per l'emissione. L'operazione è strutturata mediante l'emissione di obbligazioni di diverse classi, che prevedono scadenze differenziate dal 2029 al 2042.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Il 2019 è stata la quarta 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 2019 vede le tratte A, tangenziale di Como e tangenziale di Varese ultimate.

Per quanto riguarda la tratta B1, il 4 settembre 2019 il Direttore dei lavori ha emesso il Conto Finale e il 26 settembre 2019 la Commissione di Collaudo ha rilasciato il Certificato di Collaudo Tecnico Amministrativo per i rapporti tra il Concessionario e l'Appaltatore ATI Strabag.

Sono in corso di esecuzione i lavori per il completamento della viabilità TRCO11, opera connessa alla tratta B1, previsti in ultimazione entro il primo semestre del 2020. Allo stato l'avanzamento globale dei lavori della tratta B1 è pari al 98,3% circa.

Anche nel corso del 2019 la Società è stata impegnata nella risoluzione di alcune rilevanti problematiche che hanno interferito con le tempistiche realizzative delle tratte ancora mancanti al completamento dell'opera e che vengono richiamate qui di seguito, contestualmente ai principali avvenimenti e alle attività poste in essere da CAL al fine di risolverle.

L'iter approvativo del secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica tra CAL e Autostrada Pedemontana Lombarda ("Pedemontana" o "APL"), è finalmente giunto a termine, in quanto il 20 febbraio 2020 la Corte dei

Conti ha registrato il relativo Decreto Interministeriale di approvazione, rendendo quindi efficace l'Atto Aggiuntivo n.2 e consentendo ad APL di procedere con le successive attività necessarie per il completamento delle tratte autostradali ancora da realizzare. Immediatamente a valle della comunicazione del MIT del 26 febbraio, relativa all'avvenuta registrazione, in data 28 febbraio APL ha pubblicato l'avviso pubblico per il reperimento del finanziamento Senior 1, relativo alle tratte B2 e C, e ha contestualmente trasmesso alla Gazzetta Europea il bando per l'individuazione del Contraente Generale per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle medesime tratte, pubblicato in data 3 marzo 2020.

Occorre comunque evidenziare che, come di seguito evidenziato, anche durante tutto l'arco del 2019 le attività di CAL sono state pesantemente condizionate e limitate dalla suddetta mancata registrazione, che, oltre a impedire al Concessionario di porre in essere le attività necessarie al completamento delle tratte autostradali mancanti, non ha consentito a CAL di esercitare in pieno le proprie funzioni di vigilanza sulle obbligazioni del Concessionario. In particolare, al fine di pervenire al superamento della situazione di stallo che si era creata, il 5 febbraio 2019 CAL ha dovuto depositare ricorso per motivi aggiunti al TAR Lombardia – Milano, al fine di ottenere la conclusione del procedimento di controllo della Corte dei Conti sul Decreto Interministeriale di approvazione dell'Atto (supportata dal parere del Prof. Avv. Luca Perfetti, dello Studio Legale Bonelli Erede). Per il dettaglio dei successivi sviluppi, si rimanda anche al paragrafo relativo "Contenziosi".

In data 29 maggio 2019 il MIT ha trasmesso a CAL le osservazioni e richieste di chiarimento formulate dalla Corte dei Conti relativamente all'Atto Aggiuntivo n. 2, riscontrate il giorno successivo da CAL.

Il 26 giugno 2019 il MIT ha comunicato l'esito dell'adunanza del 25 giugno della sezione centrale della Corte dei Conti, nella quale la medesima Corte ha deliberato di ricusare il visto e la conseguente registrazione del Decreto Interministeriale di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2, ritenendo necessaria una nuova deliberazione da parte del CIPE sull'Atto Aggiuntivo n.2, in ragione del tempo intercorso per il relativo iter di approvazione.

Pertanto, il MIT ha proceduto con l'invio di tale richiesta al CIPE, recepita in data 3 luglio in sede di riunione preliminare del CIPE stesso. Nella seduta del 24 luglio 2019 il CIPE ha quindi confermato l'Atto Aggiuntivo n. 2, sottoscritto in data 20 dicembre 2018, ha approvato la traslazione in avanti del cronoprogramma, con previsione espressa della sua decorrenza dalla data di effettiva efficacia dell'Atto, confermando altresì le misure di defiscalizzazione di cui alla precedente delibera CIPE n. 24/2014. La corrispondente delibera CIPE n. 42/2019, registrata dalla Corte dei Conti in data 31 ottobre 2019, è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 13 novembre 2019. Successivamente, come sopra anticipato, in data 20 febbraio 2020 la Corte dei Conti ha registrato il Decreto Interministeriale di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n.2, che è pertanto divenuto efficace.

Nel corso del 2019 si è risolta anche la problematica inerente al prolungato contenzioso tra il Concessionario APL e l'appaltatore integrato costituito dal Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito dalla mandataria Strabag AG con Grandi Lavori Fincosit S.p.A., Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.A. e Strabag Italia S.p.A. ("Strabag"), che ha portato alla risoluzione del contratto da parte di APL per grave inadempimento nel gennaio del 2018. CAL era stata coinvolta dalla stessa Strabag nel contenzioso con l'Atto di citazione nei confronti di CAL, di APL e di Milano Serravalle, presentato il 4 agosto 2017.

In particolare, APL e Strabag sono addivenute in data 18 luglio 2019 al concordamento di un testo di accordo transattivo, ai sensi dell'art 239 del D.Lgs. 163/2006, cui ha fatto seguito il verbale di udienza del 21 ottobre

2019, con cui il giudice ha dichiarato l'estinzione del processo limitatamente ai rapporti tra CAL e Strabag. Il giudizio prosegue esclusivamente tra APL e Strabag, limitatamente alla quantificazione da parte del CTU di un importo, limitato ad un massimo di 25 milioni di Euro, da riconoscersi a Strabag da parte di APL, unicamente per l'avvenuta realizzazione di opere della tratta B1 che costituiscono utilità per APL, il cui importo non è stato in precedenza riconosciuto all'appaltatore. Per i dettagli, si rimanda al paragrafo relativo "Contenziosi".

Nel corso del 2019 CAL ha attuato un'azione di vigilanza sulle attività che il Concessionario ha posto in essere al fine della predisposizione della documentazione necessaria per procedere con le gare per la scelta del nuovo affidatario della progettazione esecutiva e della realizzazione delle tratte da realizzare, nonché del soggetto finanziatore, che hanno comportato anche l'attuazione da parte del Concessionario di una fase di dialogo tecnico con gli operatori, svoltasi nei mesi di febbraio-marzo 2019, al fine di sondare l'effettivo interesse sul tema da parte dei principali operatori potenzialmente interessati alla realizzazione e al finanziamento dell'opera, acquisendo contestualmente anche utili informazioni in merito a strutturazione e modalità di indizione delle due procedure.

A tal fine CAL ha anche supervisionato la redazione da parte del Concessionario di un aggiornamento del progetto definitivo delle tratte B2 e C da porre nuovamente a base di gara. Il progetto, mantenendo inalterate le previsioni progettuali del precedente progetto definitivo 2009 già approvato dal CIPE, è stato adeguato al prezzario Anas 2018 in coerenza con le prescrizioni formulate dal CIPE in sede di approvazione del progetto definitivo.

In data 13 maggio 2019, CAL ha approvato la suddetta documentazione di gara, comprensiva dell'aggiornamento del progetto definitivo. A detta approvazione è seguita una successiva riapprovazione in data 25 febbraio 2020, conseguente ad una ulteriore modesta revisione del progetto al fine di recepire le osservazioni del soggetto validatore, nonché ad una rivisitazione dei testi dei bandi di gara, anche alla luce dell'aumento di capitale del Concessionario, deliberato dal proprio azionista di maggioranza Milano Serravalle.

Circa il tema dell'azionariato, l'attuale compagine societaria di APL è la seguente:

- | | |
|---|--------|
| - Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. | 78,97% |
| - Intesa Sanpaolo S.p.A. | 17,37% |
| - Unione di Banche Italiane S.p.A. | 3,34% |
| - Bau Holding AG | 0,32% |

Inoltre, nel corso del 2019 CAL ha più volte invitato il Concessionario ad avviare le attività propedeutiche per il reperimento dei finanziamenti (debito/equity) delle tratte ancora da realizzare, nonché la predisposizione di un nuovo Piano Economico Finanziario bancabile, che costituirà anche la base per il successivo aggiornamento al termine del periodo regolatorio.

Stante la previsione temporale contenuta nell'Atto Aggiuntivo n. 2, che individua tempistiche differite per la realizzazione della tratta D, il Concessionario ha avviato lo studio di una soluzione in variante (project review) per detta tratta autostradale, da approvarsi in conformità alla normativa applicabile, che, nel rispetto della funzionalità del progetto già approvato, possa ridurne lo sviluppo, l'impatto territoriale e i tempi realizzativi, il tutto nel rispetto del Quadro Economico della commessa approvato dal CIPE.

E' prevista l'ultimazione del relativo studio di fattibilità entro il mese di maggio 2020.

Dal punto di vista economico finanziario, l'erogazione del contributo pubblico statale procede regolarmente. Nella tabella seguente sono riportati, in milioni di Euro, 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	88,0	37,3	60,2	30,0	50,0	75,0	19,8	1.131,7
Erogazioni effettive	226,3	140,4	404,7	88,0	37,3	60,2	-	-	-	-	956,9

Complessivamente, l'istituto finanziatore ha erogato a CAL un importo di contributo pubblico pari ad Euro milioni 956,9, pari al 85% del valore del contratto di mutuo.

Per quanto riguarda l'andamento del traffico, fondamentale per la bancabilità del progetto e il completamento dell'opera in coerenza con le previsioni del Piano economico finanziario convenzionale, l'esercizio 2019 è stato caratterizzato da un aumento dei proventi da traffico del 8,1% rispetto all'esercizio 2018, conseguente ad una crescita media del 8,71% del traffico veicolare. In particolare, con riferimento alla tratta principale A36 (tratte A e B1), l'incremento annuo dei proventi è risultato del 9,12%, corrispondente a una crescita media del 8,95% del traffico veicolare.

Anche il mese di gennaio 2020 conferma il trend in decisa crescita rispetto all'anno precedente, con un incremento del traffico veicolare del 20% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

In considerazione del fatto che in data 31 dicembre 2019 è pervenuto a scadenza il primo periodo regolatorio, CAL ha attivato specifiche interlocuzioni con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART"), al fine di confrontarsi in merito ai parametri tariffari da adottarsi nell'aggiornamento del PEF (nel rispetto delle previsioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) del Decreto Legge n. 201/2011 e s.m.i).

Inoltre, sulla base dell'istanza presentata da APL in data 19 settembre 2018 e della richiesta presentata da CAL al MIT in data 24 settembre 2018, ritenute sussistenti le cause di forza maggiore e le altre giustificate ragioni previste dalla normativa vigente, in data 17 gennaio 2019 il CIPE ha disposto la proroga al 19 gennaio 2021 della dichiarazione di pubblica utilità per il Collegamento Autostradale, prescrivendo che tutte le procedure espropriative siano ultimate entro detta nuova scadenza.

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.

Per la determinazione dei reciproci impegni tra Regione, CAL, Provincia di Monza e Brianza e APL, è stato stabilito di procedere con la stipula di una specifica Convenzione, ai sensi dell'art. 10 ter, comma 2, della L.R. n. 9 del 4 maggio 2001 modificata con Legge Regionale n. 6 del 3 aprile 2019.

La stipula della suddetta Convenzione è avvenuta in data 23 luglio 2019, a seguito dell'approvazione del 4 luglio 2019 del relativo schema da parte del Consiglio di Amministrazione di CAL.

In seguito CAL ha proceduto nella seconda parte dell'anno all'affidamento dei servizi di supporto per la redazione del progetto esecutivo, la cui approvazione è prevista entro il mese di aprile 2020.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEM)

L'esercizio 2019 è stato il secondo successivo 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 2019 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

Il 2019 è stato caratterizzato da un aumento dei proventi da traffico del 9,0% rispetto all'esercizio 2018, conseguente ad una crescita media del 6,7% del traffico veicolare.

Anche il mese di gennaio 2020 continua a far registrare un trend in decisa crescita rispetto all'anno precedente, con un incremento, calcolato sulle medie settimanali, del 4,3% relativamente al traffico veicolare e del 4,9% relativamente ai ricavi da pedaggio.

In relazione alla avvenuta scadenza, a dicembre 2018, del periodo regolatorio quinquennale della concessione, nel corso dei primi mesi del 2019 CAL ha posto in essere una importante attività negoziale con il Concessionario Tangenziale Esterna S.p.A. ("TE"), che ha permesso di giungere nel mese di luglio 2019 ad una condivisione del nuovo Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del periodo regolatorio ("PEF2019").

In particolare, le attività promosse da CAL al fine di pervenire ad una soluzione condivisa con il Concessionario per il PEF 2019, da inoltrare agli organi centrali competenti ai fini delle relative approvazioni, hanno consentito il raggiungimento di una ipotesi di PEF2019 caratterizzata da assunzioni e previsioni significativamente più favorevoli per la pubblica amministrazione rispetto alle iniziali richieste presentate dal Concessionario

nell'ambito della proposta di aggiornamento, qui di seguito riassunte:

- assenza di ulteriori contribuzioni pubbliche rispetto a quanto già previsto in Atto Aggiuntivo n.2;
- non ammissibilità, ai sensi delle previsioni della Delibera CIPE 39/07, dei maggiori costi operativi sostenuti dal Concessionario (come risultanti dai bilanci) nel periodo regolatorio trascorso, rispetto alle previsioni del precedente PEF dell'Atto Aggiuntivo n. 2 ("PEF 2013");
- sostanziale invarianza dei costi operativi (opex) per il nuovo periodo regolatorio rispetto alle previsioni del PEF 2013;
- coerenza del livello dei costi operativi assunti nel PEF 2019 rispetto ai valori "di mercato" del panorama autostradale nazionale;
- riduzione dei costi di costruzione dell'opera (capex) per un importo di 39,7 milioni di Euro, pari al 2,4% dei costi di costruzione previsti nel PEF 2013, conseguenti alle economie sancite nei Certificati di Collaudo dell'opera (19,7 milioni di Euro), nonché di ulteriori economie, per un importo pari a 20 milioni di Euro, conseguenti al completamento delle attività espropriative;
- riallineamento delle previsioni dello studio di traffico rispetto alle previsioni temporali di attivazione delle principali viabilità esterne di adduzione ancora da realizzare da parte di soggetti terzi;
- coerenza dei proventi da traffico rispetto alle previsioni del nuovo Studio di traffico, che risulta allineato ai ricavi effettivamente consuntivati nel passato periodo regolatorio;
- rispetto delle previsioni convenzionali e delle normative nel calcolo dei parametri finanziari;
- coerenza della struttura finanziaria prevista nel PEF 2019 rispetto alle previsioni del PEF 2013;
- limitazione degli incrementi annui della tariffa applicata all'utenza.

Il PEF 2019 è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("MIT") in data 7 agosto 2019 per i seguiti di competenza, secondo le previsioni di cui all'art 43 comma 1 del D.Lgs. 201/2011, che prevede, in particolare, che il MIT acquisisca, preliminarmente all'invio al CIPE del PEF aggiornato, il competente parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") in merito all'adeguamento tariffario previsto.

In data 26 novembre 2019, il MIT ha inviato all'ART, ai fini dell'emissione del parere di propria competenza, la suddetta documentazione inerente all'aggiornamento del PEF.

Per effetto della Delibera ART n. 176/2019 del 19 dicembre 2019 relativa al sistema tariffario di pedaggio della Convenzione Unica di concessione tra CAL e TE e, soprattutto, delle previsioni di cui all'art. n. 13 comma 3 del Decreto Legge n. 162 dello scorso 30 dicembre 2019 ("Milleproroghe"), il procedimento di aggiornamento al termine del primo periodo regolatorio del PEF della TEM deve essere ricondotto alle nuove disposizioni di cui al procedimento avviato da ART con la citata delibera.

Il 30 gennaio 2019 CAL ha presentato ad ART le proprie osservazioni inerenti alle previsioni regolamentari contenute nella delibera 176/2019, evidenziando in particolare le peculiarità della TEM (infrastruttura autostradale "greenfield", realizzata in project financing, i cui costi di realizzazione non sono ancora stati ammortizzati), in modo tale che l'Autorità stessa potesse tenerne in debita considerazione ai fini della determinazione dei parametri da utilizzare per l'aggiornamento del PEF.

Successivamente, in data 12 febbraio 2020 u.s., l'ART ha emanato la propria Delibera n. 29/2020 con cui ha concluso il procedimento avviato con Delibera n. 176/2019 per la definizione del sistema tariffario di pedaggio relativo alla Convenzione Unica Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. – Tangenziale Esterna S.p.A..

CAL ha avviato le successive attività di concertazione con il Concessionario, al fine di addivenire ad un

aggiornamento del PEF condiviso tra le parti, redatto in coerenza alle disposizioni emanate da ART, entro le tempistiche definite dal Milleproroghe.

Relativamente alla compagine azionaria, il concessionario TE ha comunicato in data 11 febbraio 2020 l'avvenuto atto di fusione con cui la società SIAS S.p.A. è stata incorporata dalla società ASTM S.p.A.. Pertanto, l'attuale composizione societaria risulta la seguente:

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%

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)	31/12/2019	31/12/2018
Ricavi delle prestazioni	3.853	4.216
Variazione dei lavori incorso	28	(191)
Altri ricavi	304	500
<u>Valore della produzione</u>	4.185	4.525
Costi esterni	(171)	(601)
Costi per il personale	(2.945)	(2.790)
Ammortamenti	(224)	(232)
Altri costi esterni	(835)	(907)
<u>Risultato Operativo</u>	10	(5)
Proventi/(Oneri) finanziari	180	180
<u>Risultato prima delle imposte</u>	190	175
Imposte dell'esercizio	(17)	(27)

Imposte relative a esercizi precedenti	0	0
Imposte anticipate e differite	(42)	(41)
<u>Utile/(Perdita) dell'esercizio</u>	131	107

STATO PATRIMONIALE A CAPITALE INVESTITO NETTO

(valori in migliaia di Euro)	31/12/2019	%	31/12/2018	%
CAPITALE FISSO NETTO	7.434	-18,4%	7.646	-14,8%
CAPITALE CIRCOLANTE OPERATIVO NETTO	(46.602)	115,8%	(58.365)	113,0%
CAPITALE INVESTITO	(39.168)	97,4%	(50.719)	98,2%
(FONDI)	(1.065)	2,6%	(944)	1,8%
CAPITALE INVESTITO NETTO	(40.233)	100,0%	(51.663)	100,0%
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	(45.724)	113,7%	(57.023)	110,4%
PATRIMONIO NETTO	5.491	-13,7%	5.360	-10,4%
FONTI DI FINANZIAMENTO	(40.233)	100,0%	(51.663)	100,0%

La situazione patrimoniale 2019 presenta un capitale investito netto negativo di 40.233 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 37.552 migliaia di Euro, di cui 26.324 migliaia di Euro relativi al contributo pubblico da erogare per il progetto Pedemontana, 7.260 migliaia di Euro relativi al Contributo versato dal Concessionario Tangenziale Esterna Spa, ai sensi dell'art. 7.1 della Convenzione Unica, e dovuto a Regione Lombardia, 3.716 migliaia di Euro riferiti a depositi cauzionali passivi, 4 migliaia di Euro riferiti a debiti verso soci ed 248 migliaia di Euro per altri debiti.

A fronte di tale situazione e del valore di patrimonio netto, pari a 5.491 migliaia di Euro, la società presenta disponibilità liquide nette di 45.724 migliaia di Euro, così composte:

- disponibilità liquide per 45.913 migliaia di Euro, di cui 34.887 migliaia di Euro da utilizzare esclusivamente per il progetto Sistema viabilistico pedemontano, 7.260 migliaia di Euro quale contributo versato dal concessionario Tangenziale Esterna Spa 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, 44 migliaia di Euro da utilizzare esclusivamente per il progetto Tangenziale Est Esterna di Milano;
- debiti finanziari per 189 migliaia di Euro, relativi all'utilizzo della linea di credito accordata nel corso dell'esercizio.

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

(valori in migliaia di Euro)	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Crediti operativi	2.453	2.859	(406)
Altri crediti operativi	4.863	4.756	107
(Altri debiti operativi)	(39.433)	(51.320)	11.887
(Risconti passivi)	(14.485)	(14.660)	175
CAPITALE CIRCOLANTE OPERATIVO NETTO	(46.602)	(58.365)	11.763

Si evidenzia:

Una diminuzione dei debiti operativi di 11.887 migliaia di Euro dovuta a:

- diminuzione di Euro 15.175 migliaia per contributi pubblici per il sistema viabilistico Pedemontano;
- aumento per Euro 2.000 migliaia per contributi versati dal concessionario TE e da erogare a Regione Lombardia;
- aumento di debiti per depositi cauzionali per Euro 992 migliaia;
- diminuzione di debiti verso fornitori per Euro 21 migliaia;
- diminuzione di debiti verso soci per Euro 5 migliaia;
- aumento di debiti per acconti per Euro 422 migliaia;
- diminuzione di debiti tributari e previdenziali per Euro 103 migliaia;
- aumento di debiti verso altri per Euro 3 migliaia.

Una diminuzione dei risconti passivi pari a 175 migliaia di Euro (da 14.660 migliaia di Euro nel 2018 a 14.485 migliaia di Euro nel 2019) 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.

	31/12/2019	31/12/2018
ROI – Redditività del Capitale Investito ⁽¹⁾	0,02%	- 0,01%
ROE – Redditività del Capitale Netto ⁽²⁾	2.38%	1,99%

(1) Risultato operativo/Capitale investito (Totale Attivo da bilancio).

(2) Utile/Patrimonio netto.

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

(valori in migliaia di Euro)	31/12/2019	31/12/2018
Ricavi delle vendite	3.853	4.216
Variazione dei lavori incorso	28	(191)
Altri ricavi	304	500
Valore della produzione	4.185	4.525

Costi esterni operativi (Materie prime, Servizi, Godimento beni di terzi e Oneri diversi di gestione) (B)	(1.006)	(1.509)
Valore aggiunto (A - B)	3.179	3.016
Costi per il personale	(2.945)	(2.790)
Margine operativo lordo	234	226
Ammortamenti e accantonamenti	(224)	(231)
<u>Risultato operativo</u>	10	(5)
Proventi finanziari	181	181
Ebit integrale	191	176
Oneri finanziari	(1)	(1)
Risultato lordo	190	175
Imposte sul reddito	(59)	(68)
Utile netto	131	107

RISORSE UMANE

Il totale dei dipendenti al 31 dicembre 2019 è risultato pari a n. 35 unità, uguale alle n. 35 unità dell'esercizio precedente.

Il costo del lavoro complessivo dell'esercizio ha consuntivato un valore pari a 2.945 migliaia di Euro, con un lieve incremento di 155 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

La struttura organizzativa della società si è sostanzialmente stabilizzata a seguito del completamento della ristrutturazione organizzativa della Società avviata nel corso del 2014 e che ha definito le nuove aree aziendali in coerenza con le nuove attività connesse alla gestione delle autostrade in esercizio. Ci saranno ulteriori assunzioni/avvicendamenti che saranno oggetto di valutazione nel corso del 2020, compatibilmente con le necessità contingenti e, in ogni caso, nel rispetto delle previsioni di Budget e della normativa vigente anche in materia di limiti assunzionali, per quanto applicabili a CAL.

PRINCIPALI AREE DI ATTIVITÀ

Di seguito sono sintetizzate le principali attività svolte nell'esercizio 2019 relativamente alle tre Concessioni.

Collegamento autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

In data 28 febbraio 2019 il Consiglio di Amministrazione di CAL ha espresso il proprio nulla osta alla sottoscrizione della convenzione di Concessione per l'installazione di un impianto multioperatore per telefonia all'interno della Galleria di Treviglio da parte della società GALATA S.p.A..

In data 4 luglio 2019 il Consiglio di Amministrazione di CAL ha espresso il proprio nulla osta alla sottoscrizione della convenzione di concessione avanzata da Consorzio Bonifica Muzza Bassa Lodigiana relativa all'installazione di una centralina di telerilevamento per il monitoraggio del Deflusso Minimo Vitale del fiume Adda, posta sul viadotto "Adda".

Nell'arco dell'anno sono inoltre proseguite le attività di monitoraggio sull'attività espropriativa eseguita dal Concessionario, ai sensi dell'atto CAL del 20 luglio 2009 di delega dei poteri espropriativi al Concessionario medesimo.

Nel corso del 2019 sono proseguite anche le attività propedeutiche all'emissione dei certificati di collaudo dell'opera da parte delle tre Commissioni di Collaudo del Collegamento autostradale.

In particolare, a seguito della trasmissione del 7 marzo 2019 del Conto Finale, redatto dal direttore dei Lavori con riferimento all'intero Collegamento autostradale (a meno dell'Interconnessione A35-A4), della successiva trasmissione del 21 marzo 2019 della Relazione Riservata del Direttore dei Lavori sulle riserve iscritte dal Contraente Generale relativamente all'intero Collegamento autostradale (a meno dell'Interconnessione A35-A4), nonché della trasmissione del 27 maggio 2019 del Concessionario della propria relazione sul contro finale redatto dal Direttore dei Lavori, e della propria relazione sulle riserve iscritte dal Contraente Generale, in data 17 dicembre 2019, il Responsabile del Procedimento della Concessione ha trasmesso alle tre Commissioni di Collaudo la propria relazione sul Conto Finale relativa al collegamento autostradale, interconnessione A35-A4 esclusa, redatta ai sensi delle previsioni di cui all'art.175 del D.P.R. 554/99 (art. 202 del D.P.R 207/10)

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.

Risulta inoltre in corso di finalizzazione l'implementazione della procedura relativa alla verifica del mantenimento della prestazionalità autostradale e della continuità del servizio, con l'inserimento delle 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.

In data 10 dicembre 2019 CAL ha comunicato al Concessionario la propria presa d'atto del Piano di Manutenzione 2020.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

In data 10 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di CAL, a seguito dell'acquisizione di un apposito parere redatto dal Prof. Avv. Luca Perfetti dello studio Bonelli Erede, ha preso atto dei contenuti dell'accordo transattivo concordato tra il Concessionario e l'appaltatore ATI Strabag in merito al contenzioso in corso,

conferendo mandato all'Amministratore Delegato di CAL di procedere alla sottoscrizione, per quanto di competenza CAL, dell'accordo stesso; la sottoscrizione è successivamente avvenuta in data 18 luglio 2019. In data 13 maggio 2019 il Consiglio di Amministrazione di CAL, ha approvato

- la documentazione di gara (bando e documento descrittivo della gara), per l'affidamento a Contraente Generale, ai sensi degli artt. 61 e 194 e ss. del D.Lgs. n. 50/2016, della progettazione esecutiva, del coordinamento della sicurezza in fase di progettazione esecutiva, nonché della realizzazione dei lavori di costruzione delle tratte B2 e C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, unitamente alle opere connesse TRCO06, TRMI10 e TRMI17;
- l'aggiornamento 2019 del Progetto Definitivo delle tratte B2 e C del Collegamento Autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse, ai fini dell'indizione della gara per l'individuazione del Contraente Generale per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle tratte B2-C;
- la documentazione di gara (avviso pubblico di indizione della procedura e relativi allegati), per il reperimento della provvista finanziaria per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori delle tratte B2 (riqualificazione della ex SS 35 da Lentate sul Seveso a Cassano Maderno) e C (dalla ex SS35 a Cesano Maderno e alla Tangenziale est di Milano A51);
- la documentazione di gara (avviso per manifestazione di interesse), per il trasferimento di azioni del capitale sociale della società concessionaria, mediante sottoscrizione dell'aumento di capitale della società stessa.

Nel corso del 2019, sulla base delle relazioni istruttorie redatte dal RUP, relative a stralci di progetto esecutivo / varianti / ammissibilità importi presentati dal Concessionario, CAL ha approvato:

- il 24 gennaio 2019 il progetto esecutivo delle opere di compensazione ambientale in comune di Fenegrò;
- il 31 gennaio 2019 la variante n. 1 al progetto esecutivo della segnaletica integrativa di esazione delle tratte A e B1;
- il 15 marzo e il 2 agosto 2019 rispettivamente la variante n. 1 e la variante n. 2 al progetto esecutivo di fase 1 del nuovo campo sportivo di Cislago, quale opera di compensazione per il Comune;
- il 9 ottobre 2019 l'ammissibilità ed il riconoscimento degli oneri sostenuti dal Concessionario per la rimozione e lo smaltimento dei rifiuti del sito inquinato di Mozzate, lungo la tratta A, e per la progettazione e la validazione dell'aggiornamento 2019 del progetto definitivo delle tratte B2 e C;
- il 9 ottobre 2019 il nulla osta alla sottoscrizione dello Schema di Convenzione Quadro tra il Concessionario e l'operatore Tower Co. per la predisposizione all'utenza autostradale di una rete pubblica di telecomunicazione relativa alle comunicazioni telefoniche sull'intera sede autostradale, compresi i tratti in galleria.

Con riferimento alla documentazione di gara presentata dal Concessionario per le proprie procedure, nel corso del 2019 CAL ha approvato la seguente documentazione:

- in data 4 giugno la documentazione di gara per l'affidamento del servizio di aggiornamento del piano particellare degli espropri del progetto definitivo 2019 delle tratte B2 e C;
- in data 22 novembre la documentazione di gara per l'affidamento del servizio di monitoraggio ambientale "ante operam" per le tratte B2 e C e di monitoraggio ambientale "post operam" per le tratte A, B1, CO1, VA1.

In merito all'erogazione del contributo pubblico, al 31 dicembre 2019 il Concessionario ha presentato 47 istanze di richiesta di contributo, per il riconoscimento di investimenti pari a circa 1.515 milioni di Euro. A seguito di istruttoria, CAL ha complessivamente riconosciuto investimenti per circa 1.397 milioni di Euro e, al 31 dicembre 2019, CAL ha erogato un importo di contributo pubblico pari a 1.044 milioni di Euro.

Con riferimento alla fidejussione a garanzia della costruzione delle opere della tratta B1, gli investimenti effettuati per la realizzazione della tratta B1 hanno raggiunto il valore del 75% dell'importo garantito iniziale, pari a circa 289,7 milioni di Euro, riducendo l'importo della garanzia da circa 14,4 a circa 3,6 milioni di Euro. Tale importo residuo verrà svincolato a seguito del collaudo delle opere nel rapporto tra CAL e APL.

In data 23 aprile 2019 APL ha costituito un deposito cauzionale a garanzia della buona esecuzione della progettazione e della realizzazione delle opere di compensazione ambientale delle tratte A e B1 e dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese (Progetti locali e Misure compensative). L'ammontare del deposito, pari a circa 1,0 milione di Euro, corrisponde al 5% del budget ambientale, approvato dal CIPE unitamente al progetto definitivo, per tutti i Comuni delle tratte sopra specificate, ad esclusione dei Comuni di Fenegrò (CO) e Grandate (CO), con i quali APL stava ancora formalizzando la relativa convenzione.

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività di monitoraggio sull'attività espropriativa eseguita dal Concessionario, ai sensi dell'atto CAL di delega del 3 febbraio 2010 dei poteri espropriativi al Concessionario medesimo.

In particolare, il Concessionario ha ultimato le attività relative all'emissione dei decreti di esproprio delle tratte A, tangenziale di Como e tangenziale di Varese e sta procedendo al completamento di quelle relative alla tratta B1.

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.

Risulta inoltre in corso di adozione la procedura relativa alla verifica del mantenimento della prestazionalità autostradale e della continuità del servizio, con l'inserimento delle 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.

In data 9 dicembre 2019 CAL ha comunicato al Concessionario la propria presa d'atto del Piano di Manutenzione 2020..

Infine, nel corso del 2019 sono proseguite le interlocuzioni con numerosi soggetti interessati, tra i quali Ministero delle Infrastrutture e Regione Lombardia, per lo sviluppo di una possibile sperimentazione di “smart road”, riconducibile al procedimento di trasformazione digitale delle infrastrutture stradali richiesto dal Decreto Ministeriale n. 70 del 28 febbraio 2018.

Gli obiettivi generali della sperimentazione sono il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione dell'incidentalità, ottenibili mediante l'assistenza “automatica” alla guida, attuata mediante un dialogo tra infrastruttura e veicoli e viceversa

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

Il Consiglio di Amministrazione di CAL ha approvato in data 5 agosto 2019, per quanto di competenza, il PEF2019, quale Piano Economico Finanziario di aggiornamento al termine del periodo regolatorio, nonché lo schema di Atto Aggiuntivo n. 3 di recepimento del PEF 2019 stesso, ai fini del successivo inoltro al MIT, per l'avvio della procedura approvativa da parte degli organi centrali. .

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.

Risulta inoltre in corso di adozione la procedura relativa alla verifica del mantenimento della prestazionalità autostradale e della continuità del servizio, con l'inserimento delle 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.

In data 11 novembre 2019 CAL ha comunicato al Concessionario la propria presa d'atto del Piano di Manutenzione 2020.

ATTIVITA' INERENTI A REGOLAZIONE E FINANZA

Nel corso del 2019 sono proseguite le attività di monitoraggio 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, nonché degli schemi indicati nelle linee guida ANAS.

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 2020, 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, nonché rispetto alle previsioni contenute negli atti convenzionali specifici per ogni Convenzione.

A seguito dell'istruttoria effettuata, in data 31 ottobre 2019 CAL ha proposto al MIT gli aggiornamenti tariffari per le tre Concessioni, successivamente approvati, relativamente a Brebemi e Pedemontana in data 31 dicembre 2019 con Decreto Interministeriale MIT-MEF. In riferimento alla TEM, in considerazione della avvenuta scadenza del periodo regolatorio in data antecedente al 31 dicembre 2019, il MIT ha viceversa comunicato che, in considerazione di quanto disposto dall'art. 13 del Decreto Legge n. 162/19 "Milleproroghe", l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza 1° gennaio 2020 è pari a zero.

In tema di regolazione, CAL il 29 marzo 2019 ha inviato ad ART le proprie controdeduzioni relative al nuovo Schema Tariffario definito dall'ART stessa nell'ambito della propria Delibera n. 16/2019, evidenziando in particolare l'opportunità di tenere in debita considerazione le spiccate peculiarità, rispetto al restante panorama autostradale nazionali, delle tre infrastrutture di cui CAL è soggetto concedente. In particolare, per quanto attiene alla definizione dei profili di remunerazione del capitale investito, CAL ha auspicato che si tenga in debito conto che le tre autostrade sono di nuova realizzazione (cosiddette "Greenfield"), sono realizzate in Project Financing e non sono ancora state ammortizzate.

Relativamente all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario della TEM al termine del periodo regolatorio, come già anticipato, nel corso del 2019 CAL ha sviluppato una importante attività negoziale con il Concessionario, che ha permesso di giungere ad un concordamento con il Concessionario del nuovo PEF di aggiornamento, caratterizzato da assunzioni e previsioni significativamente più favorevoli per la pubblica amministrazione rispetto alle iniziali richieste presentate dal Concessionario nell'ambito della proposta di aggiornamento.

Sempre relativamente alla TEM, l'ART con la Delibera n. 176/2019 ha avviato il procedimento volto a definire il nuovo sistema tariffario di pedaggio da applicarsi per il nuovo periodo regolatorio. In tale contesto CAL ha presentato in data 30 gennaio 2020 le proprie controdeduzioni all'ART, che ha successivamente concluso il procedimento con la propria Delibera n. 29/2020, comunicando, tra l'altro, i parametri da adottarsi per le redditività degli investimenti effettuati e futuri.

Sulla base delle previsioni di detta Delibera, CAL ha già avviato con il Concessionario le necessarie attività per addivenire ad un Piano Economico Finanziario condiviso, da inoltrare per approvazione agli organi competenti.

Similmente, per l'Autostrada Pedemontana Lombarda, il cui periodo regolatorio è scaduto il 31 dicembre 2019, CAL ha avviato nel mese di gennaio 2020 le interlocuzioni con ART, al fine di addivenire in tempi rapidi alla definizione del nuovo schema tariffario da adottare per il nuovo periodo regolatorio.

RISCHI E INCERTEZZE

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (BreBeMi)

Nel corso del 2019 il Concessionario, nell'ambito, tra l'altro, della propria relazione finale riservata, redatta in qualità di responsabile dell'esecuzione del contratto tra il Concessionario stesso ed il proprio Contraente Generale, ai sensi dell'art. 202 del D.P.R. 207/2010 (ex art. 175 del D.P.R.554/99), ha richiesto a CAL di esprimersi in merito all'ammissibilità e alla quantificazione degli importi riconoscibili delle Riserve iscritte dal Contraente Generale sul registro di Contabilità relativamente alle opere complementari (le riserve relative all'asse autostradale sono viceversa già state oggetto di verifica di ammissibilità in occasione del riequilibrio del piano economico finanziario del 2015).

In merito, CAL non è tenuta, allo stato, a fornire alcuna determinazione in proposito, non essendo state dette Riserve ancora liquidate dal Concessionario al proprio Contraente Generale, ai sensi dell'art. 30.4 della Convenzione Unica, che prevede che *"le riserve relative ai lavori da realizzare da parte del Concessionario saranno considerate parte dell'investimento complessivo per gli importi effettivamente liquidati dal Concessionario alle imprese appaltatrici, o fornitrici, soltanto se non imputabili a colpa del concessionario stesso e: (A) riconosciute dovute dal Concedente, ovvero (B) liquidate in via giudiziale, con espressa esclusione del giudizio arbitrale"*.

Ai fini regolatori, l'ammissibilità a investimento degli importi che eventualmente CAL dovesse riconoscere al Concessionario è comunque demandata al termine del periodo regolatorio, ai sensi delle previsioni della delibera CIPE 39/07.

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)

Stante l'avvenuta registrazione della Corte dei Conti in data 20 febbraio 2020 del Decreto Interministeriale di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n.2, con conseguente efficacia dello stesso, APL può finalmente procedere con le successive attività necessarie per il completamento delle tratte autostradali ancora mancanti.

Sul tema, l'Atto Aggiuntivo n.2 prevede che APL debba sottoscrivere il closing finanziario n.1, relativo al finanziamento delle tratte B2 e C, entro 12 mesi dell'efficacia dell'Atto, nonché avviare le attività esecutive delle suddette tratte entro i due mesi successivi. A tal fine, il Concessionario deve concludere le attività di selezione del soggetto finanziatore in tempo utile per poter sottoscrivere il closing entro il mese di febbraio 2021.

Risulta inoltre fondamentale per assicurare la bancabilità del progetto il fondo garanzia sul "rischio traffico", di cui al Decreto Regionale n.138/2016, del quale dovranno essere definite le modalità di attuazione.

Ai fini dell'avvio delle attività esecutive delle tratte B2 e C entri i due mesi successivi al closing, è altresì necessario che il Concessionario concluda le attività di aggiudicazione al contraente generale entro il mese di febbraio 2021.

In considerazione del fatto che in data 31 dicembre 2019 è pervenuto a scadenza il primo periodo regolatorio, APL e CAL dovranno concordare un nuovo PEF di aggiornamento, che dovrà essere predisposto in coerenza

alle assunzioni che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") dovrà emettere con propria Delibera in merito ai parametri tariffari da adottarsi (nel rispetto delle previsioni di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g) del Decreto Legge n. 201/2011 e s.m.i).

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 2019 una percentuale di mancati pagamenti pari a circa il 15,22% dei ricavi da pedaggio, percentuale calcolata prima dell'avvio delle attività di sollecito e di recupero crediti. Grazie alle attività di sollecito e recupero crediti, il Concessionario sta attualmente riuscendo a ridurre detta percentuale, che, per l'anno 2018, ha visto una riduzione dall'originario 16,85% di mancati pagamenti registrati "al transito" a circa il 9,85%.

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)

Con propria Delibera n. 29/2020 del 12 febbraio u.s., l'ART ha concluso il procedimento per la definizione del sistema tariffario di pedaggio da adottarsi nella predisposizione del PEF di aggiornamento al termine del periodo regolatorio.

In coerenza con le previsioni di cui all'art. 13 comma 3 del Decreto Legge n. 162 dello scorso 30 dicembre 2019 ("Milleproroghe"), entro il 31 luglio 2020 dovrà essere concordato tra CAL e TE un nuovo PEF di aggiornamento, predisposto in coerenza con le previsioni di cui alla suddetta Delibera, a sostituzione del PEF di aggiornamento già predisposto, concordato tra CAL e TE ed inviato al MIT per l'avvio del procedimento approvativo nel mese di agosto 2019.

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 e TEM

L'esercizio 2019 è stato caratterizzato da diversi contenziosi riguardanti le tre commesse, prevalentemente 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.

Inoltre, con particolare riferimento all'Interconnessione A35-A4 della Brebemi, sono stati presentati, già dall'anno 2016, due ricorsi, uno da parte di Autostrade per l'Italia e uno da parte di Legambiente, di cui allo stato si attende fissazione di udienza di merito.

Con riferimento invece alla Pedemontana si evidenziano i tre seguenti importanti contenziosi, per i quali si riportano i principali sviluppi relativi all'esercizio 2019:

1) Atto di citazione di Strabag contro APL-Cal e Serravalle:

con atto del 4 agosto 2017, Strabag AG (in qualità di mandataria dell'Ati Strabag) ha citato in giudizio

Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL), Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. e Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A. (CAL), chiedendo al giudice il riconoscimento delle riserve iscritte nel registro di contabilità.

In particolare, le richieste di Strabag sono relative ad alcuni presunti inadempimenti e responsabilità delle parti citate in giudizio nella gestione del contratto di appalto per la realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda.

Omettendo di riportare le vicende processuali intervenute negli anni precedenti al 2019, si riporta quanto segue.

In esito all'udienza del 16 ottobre 2018, il giudice ha rinviato l'udienza al 27 febbraio 2019 per il giuramento CTU e per il conferimento dell'incarico, fissando altresì il termine del 7 gennaio 2019 per depositare una eventuale nota contenente una proposta di quesito ed indicare i nominativi di possibili CTU (quest'ultimi solo ove condivisi da tutte le difese) .

CAL e le altre parti del giudizio hanno depositato le note autorizzate nel termine del 7 gennaio 2019 e, successivamente, il giudice ha: i) nominato quale consulente tecnico d'ufficio il prof. Leopoldo Sdino (presso il Politecnico di Milano); ii) differito l'udienza del 27 febbraio al 18 maggio 2019.

Successivamente, APL e Strabag sono addivenute al concordamento di un testo di accordo transattivo per la definizione della controversia, che è stato sottoscritto anche da CAL, in quanto parte del giudizio. CAL ha richiesto parere legale al Prof. Avv. Luca Perfetti dello Studio Bonelli Erede, che assiste la Società, circa la convenienza e l'opportunità della sottoscrizione di tale accordo.

La sottoscrizione dell'accordo è avvenuta in data 18 luglio 2019.

In seguito, in ossequio a quanto previsto da tale accordo, le parti del giudizio hanno presentato le rispettive rinunce al giudizio.

Con verbale di udienza del 21 ottobre 2019 il giudice ha dichiarato l'estinzione parziale del processo limitatamente ai rapporti processuali tra Strabag e CAL, nonchè tra Strabag e Milano Serravalle a spese integralmente compensate fra le parti. Il giudizio prosegue esclusivamente tra APL e Strabag, limitatamente alla quantificazione da parte del CTU di un importo, limitato ad un massimo di 25 milioni di Euro, da riconoscersi a Strabag da parte di APL, per l'avvenuta realizzazione di opere che costituiscono utilità per APL, il cui importo non è stato in precedenza riconosciuto all'appaltatore.

2) Ricorso al TAR di CAL contro MIT e MEF (Mancata efficacia dell'Atto Aggiuntivo n.2):

Stante la delicatezza e l'importanza del presente giudizio, si riportano di seguito i principali passaggi procedurali e processuali relativi anche alle annualità precedenti al 2019:

- il 19 gennaio 2018 MIT e MEF hanno sottoscritto il Decreto Interministeriale n. 7/2018 ("Decreto") di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2 ("Atto"), inviandolo alla Corte dei Conti per registrazione;
- il 17 maggio 2018 la Corte dei Conti ha restituito al MIT il Decreto, dichiarando che l'Atto non risultava firmato digitalmente, ai sensi dell'art. 32, comma 14, del D. Lgs. n. 50 del 2016, trattandosi di una mera scansione del provvedimento firmata digitalmente;
- il 14 giugno il MIT ha conseguentemente richiesto a CAL e APL di procedere con una nuova sottoscrizione digitale dell'Atto;

- in pari data CAL ha comunicato al MIT, allegando un autorevole parere legale redatto dal Prof. Avv. Luca Perfetti dello Studio Bonelli Errede, che le modalità di sottoscrizione dell'Atto utilizzate da CAL e APL sono del tutto conformi alle previsioni normative ad esso applicabili, richiedendo quindi nuovamente una registrazione del Decreto;
- a seguito di ulteriore scambio di comunicazioni sul tema avvenute tra MIT e CAL nel mese di agosto, il 6 settembre la Corte dei Conti ha ribadito la necessità di una nuova sottoscrizione dell'Atto;
- il 25 settembre CAL ha depositato ricorso al TAR Lombardia – Milano, impugnando le comunicazioni del MIT e della Corte dei Conti;
- all'esito dell'udienza del 10 ottobre, il TAR ha dichiarato che, al fine di concludere il procedimento di controllo da parte della Corte dei Conti, CAL e APL dovevano limitarsi soltanto a 'riprodurre' l'atto aggiuntivo in formato elettronico al fine di consentire al MIT la ripresentazione del Decreto alla Corte dei Conti per la registrazione (ordinanza n. 1455 pubblicata il 12 ottobre 2018);
- in ottemperanza all'ordinanza del TAR, il 18 ottobre 2018 CAL e APL hanno sottoscritto digitalmente l'Atto, identico nei contenuti all'Atto già trasmesso, e in pari data CAL ha trasmesso tale Atto al MIT, chiedendo di ripresentare il Decreto alla Corte dei Conti per la registrazione, secondo quanto stabilito nell'ordinanza del TAR;
- il 7 dicembre 2018 il MIT ha evidenziato una ulteriore presunta irregolarità, costituita dalla non coincidenza tra il rappresentante di APL che compare nell'Atto in formato cartaceo, dott. Antonio Di Pietro, ed il rappresentante di APL che ha firmato digitalmente l'Atto nell'ottobre 2018, dott. Andrea Mentasti, che, a parere del MIT, impedisce la riproposizione del Decreto alla Corte dei Conti per la registrazione, e ha richiesto quindi a CAL di presentare un nuovo Atto Aggiuntivo, al fine di dare corretta esecuzione al provvedimento del TAR;
- pur non condividendo il nuovo rilievo del MIT, al solo fine di consentire di addivenire alla registrazione del Decreto da parte della Corte dei Conti, il 20 dicembre 2018 CAL ha trasmesso al MIT l'Atto, sempre in formato digitale, a cui è stata apposta la sottoscrizione digitale del nuovo legale rappresentante di APL;
- non avendo avuto evidenza di alcuna successiva trasmissione dell'Atto dal MIT alla Corte dei Conti, il 5 febbraio 2019 CAL ha dovuto depositare ricorso per motivi aggiunti al TAR Lombardia – Milano, chiedendo l'annullamento dell'atto del MIT del 7 dicembre 2018, al fine di ottenere la conclusione del procedimento di controllo della Corte dei Conti sul Decreto;
- inoltre, il 13 febbraio 2019 CAL ha sollecitato nuovamente il MIT in merito all'esecuzione dell'ordinanza del TAR del 12 ottobre 2018, ribadendo la richiesta di ripresentare il Decreto alla Corte dei Conti per la registrazione.

L'iter approvativo dell'Atto è giunto a termine soltanto in data 20 febbraio 2020.

Il MIT ha trasmesso in data 26 febbraio 2020 il Decreto Interministeriale n. 585 del 19 dicembre 2019 di approvazione dell'Atto, registrato dalla Corte dei Conti in data 20 febbraio 2020, e pertanto divenuto efficace tale Atto APL potrà procedere con le successive attività necessarie per il completamento delle tratte autostradali ancora mancanti.

Il giudizio dovrebbe essere quindi dichiarato estinto per cessata materia del contendere.

3) Citazione di Pedelombarda contro APL:

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.

In sede di comparsa di costituzione e risposta, APL ha tra l'altro chiesto di essere autorizzata alla chiamata in causa di CAL, al fine di essere manlevata e tenuta indenne, in ordine alle censure e richieste nonché a qualsivoglia somma che dovesse in ipotesi risultare dovuta a Pedelombarda relativamente alle riserve nn. 7 e 10.

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.

CAL si è costituita in giudizio, conferendo incarico di rappresentanza legale all'avvocato Angelo Gigliola dello studio legale Fidanzia Gigliola Studio Legale. 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.

A seguito dell'udienza di prima comparizione delle parti del 5 marzo 2019, il giudice ha concesso i termini ex art. 183, comma 6 n. 1-2-3, fissando le successive scadenze per il deposito delle memorie, e stabilendo per il 10 dicembre 2019 l'udienza per la discussione sui mezzi istruttori.

All'esito dell'udienza del 10 dicembre 2019 il giudice ha preso atto della rinuncia di APL del giudizio nei confronti di CAL.

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.

Con tale atto di citazione in appello APL ha chiesto alla Corte D'Appello di Milano di accertare e dichiarare l'avvenuta decadenza del diritto di Pedelombarda ad introdurre il giudizio di primo grado relativamente alle riserve n. 7-10-27-62-66 e 68, e, per l'effetto, respingere integralmente le domande avversarie con riferimento alle suddette riserve.

In data 3 giugno 2019 CAL si è costituita in tale giudizio, per contestare la sentenza parziale, sia nella parte in cui non dichiara tardiva l'azione proposta da Pedelombarda nei confronti di APL, sia nella parte in cui autorizza la chiamata in causa di CAL.

L'udienza di comparizione delle parti è stata fissata per il giorno 26 giugno 2019.

In sede di tale udienza APL ha rinunciato all'istanza cautelare ed il Collegio ha disposto il rinvio per precisazione delle conclusioni all'udienza del 26 febbraio 2020.

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.

All'esito dell'udienza del 26 febbraio 2020 la Corte ha concesso il termine di 55+20 giorni per il deposito delle memorie conclusionali e delle repliche ed APL si è impegnata a formalizzare l'accettazione della rinuncia di CAL entro detto termine. In merito, la Corte ha chiarito che sarà sufficiente l'accettazione di APL per pronunciare l'estinzione, senza che Pedelombarda debba aderirvi.

Altri contenziosi

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

Come noto, 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 12 gennaio 2018 l'avvocato S. Scuto, ha rassegnato le conclusioni nell'interesse di CAL in qualità di parte civile nel procedimento penale in esame chiedendo il riconoscimento della penale responsabilità degli imputati ed il risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali. In data 5 novembre 2019 sono state depositate le motivazioni della sentenza di primo grado, emessa in data 8 maggio 2018. 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.

Tra la fine del 2019 e i primi mesi del 2020 si sono susseguite le diverse udienze del procedimento in oggetto, attualmente in corso.

Si conferma, anche alla luce degli ulteriori sviluppi del procedimento penale sopracitato 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.

Con atto prot. CAL-UFF-G-210916-00001 del 21 settembre 2016, l'incarico di difesa giudiziale di CAL nel summenzionato procedimento civile (R.G. 34727/2016) è stato affidato all'Avv. Enrico Felli, che in data 3 febbraio 2017 ha depositato la comparsa di costituzione e risposta nell'interesse della società, 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 l'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 2020 per la precisazione delle conclusioni.

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 2019 è proseguita la verifica della corretta messa in atto di tutte le attività di manutenzione del verde previste.

Sono inoltre proseguiti 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 2 sedute congiunte con l'omologo Osservatorio istituito per il monitoraggio degli effetti ambientali indotti dalla realizzazione della linea AV/AC. Nell'ambito delle sedute sono stati analizzati gli esiti del monitoraggio realizzato nella fase di post operam. I risultati dei campionamenti sino ad oggi effettuati, hanno confermato la piena rispondenza a quanto previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale del progetto e quindi l'assenza di particolari criticità anche con riferimento alla componente atmosfera rispetto alla quale erano stati richiesti alcuni specifici approfondimenti che sono stati validati dall'Osservatorio nel corso della seduta svoltasi il 20 giugno 2019.

È proseguita l'iniziativa di studio ed analisi delle tecnologie ERS (Electric Road System) mediante la sottoscrizione di un apposito protocollo con la Società Brebemi e con il Politecnico di Milano propedeutico alla realizzazione di un progetto pilota in area chiusa che prevede 3 fasi successive di approfondimento. Gli approfondimenti svolti hanno consigliato di passare dal solo studio della tecnologia di Electric Road che prevede l'alimentazione dei veicoli tramite linea aerea e veicoli dotati di pantografo allo studio di tutte le tecnologie presenti ad oggi ed in particolare a quelle più promettenti che, ad esempio, prevedono l'alimentazione dei veicoli con sistemi di ricarica ad induzione dinamica che permette inoltre la trasmissione di dati e quindi anche la creazione di una vera e propria smart road.

Il protocollo prevede che nel corso della FASE 1, mediante apposito Studio, sarà svolta:

- l'analisi della normativa e degli standard nazionali ed internazionali di riferimento: le soluzioni che saranno oggetto del progetto pilota dovranno essere compatibili con i requisiti delle norme esistenti o –

- nel caso ciò non fosse possibile – portare alla proposta di revisione delle stesse (omologazioni di parti, revisioni, ...);
- l'individuazione e analisi delle soluzioni tecnologiche più promettenti ai fini di proporle per il pilota sulla A35 (alimentazione di veicoli ibridi o full electric mediante catenaria aerea, terza rotaia a terra, sistemi ad induzione a terra, ...);
 - l'analisi – per ciascuna soluzione – delle problematiche relative alla sicurezza e al mantenimento della stessa nel tempo;
 - l'analisi – per ciascuna soluzione – degli aspetti tecnici ed economici connessi alla manutenzione ed esercizio;
 - la definizione – per ciascuna soluzione – dei costi parametrici per la realizzazione, manutenzione ed esercizio;
 - l'analisi dei vantaggi e svantaggi di ciascuna soluzione considerata.

Risultato finale della FASE 1 sarà l'identificazione di una o più soluzioni tecnologiche da proporre per il progetto pilota da realizzarsi su aree di pertinenza della A35 Brebemi (v. area di Chiari in cui era originariamente previsto fosse installata una stazione di servizio).

Nel corso della FASE 2 si svilupperanno le linee guida/specifiche tecniche per la progettazione definitiva del progetto pilota relativamente alle tecnologie identificate nella FASE 1, mentre nella FASE 3 saranno svolte le verifiche delle prestazioni delle soluzioni del progetto pilota.

Per la copertura economica dell'iniziativa, FASE 1, si farà ricorso a risorse proprie del Concessionario che saranno oggetto di possibile riconoscimento visto l'inquadramento di tale attività come ottemperanza alla prescrizione n. 8 della deliberazione CIPE n. 42/2009 che chiedeva di attuare delle iniziative volte al contenimento delle emissioni in atmosfera da parte del Collegamento Autostradale. Per le fasi successive, sono in corso interlocuzioni con Regione Lombardia per accedere a fondi comunitari POR gestiti direttamente dalla Regione Lombardia. Per l'utilizzo di tali fondi saranno poi bandite apposite gare ai sensi del codice degli appalti nell'ambito delle quali sarà anche verificata la disponibilità del mercato a partecipare in termini economici all'iniziativa.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Per le opere del lotto 1 e del lotto 2, nel corso del 2019, è proseguita l'attività di verifica della corretta messa in atto di tutte le attività di manutenzione del verde previste dal progetto.

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

Per le aree interessate dal passaggio della tratta B2 ove è presente la contaminazione da diossina conseguente all'incidente dell'ex ICMESA a valle dell'approvazione, da parte di Regione Lombardia, dell'"Elaborazione del Modello Concettuale del Sito – Identificazione dei livelli di Concentrazione Residua Accettabile – Analisi di Rischio" unitamente alla Proposta di riperimetrazione del sito, nell'ottobre 2019 con decreto n. 14639 Regione Lombardia ha approvato ai sensi del comma 7 dell'art. 242 del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, il documento: "Tratta B2-C: Progetto operativo di bonifica delle aree influenzate dall'incidente ICMESA". Sono infine proseguiti i lavori dell'Osservatorio Ambientale, insediatisi nel corso del 2010 in ottemperanza ad una specifica prescrizione CIPE. Nel corso delle sedute svoltesi nel 2019 sono stati analizzati gli esiti del monitoraggio post operam per il lotto 1 e 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 2019 sono proseguite le attività ordinarie per la verifica dell'attecchimento e della corretta manutenzione delle opere a verde di mitigazione ambientale.

Anche per la TEEM, è stato istituito un Osservatorio Ambientale in ottemperanza ad una prescrizione espressa nel CIPE in sede di approvazione del Progetto Definitivo dell'opera. Tale Osservatorio, nel corso del 2019, ha visto svolgersi, in data 28 marzo, la seduta di chiusura delle attività dell'Osservatorio medesimo. Il monitoraggio svolto non ha messo in evidenza criticità di alcun genere per nessuna delle componenti ambientali considerate.

FATTI AVVENUTI SUCCESSIVAMENTE ALLA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO: EMERGENZA CORONAVIRUS

Nel 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, identificato a Wuhan, in Cina, per la prima volta alla fine del 2019. L'epidemia si è dapprima diffusa in Cina, nella provincia dell'Hubei e in particolare nella capitale Wuhan, diffondendosi rapidamente in Europa e nel resto del mondo. La sindrome COVID-19 è stata dichiarata pandemia dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in data 11 marzo 2020. L'Italia è stato il primo paese europeo ad avere un'ampia diffusione del COVID-19 e in particolare la Lombardia è stata la regione maggiormente colpita nelle fasi iniziali della diffusione. Trattandosi di una sindrome virale di rapida diffusione, con elevate percentuali di pazienti che richiedono trattamenti di terapia intensiva, con una significativa percentuale di mortalità e per la quale non è ancora disponibile un vaccino, tutti i paesi coinvolti hanno adottato eccezionali misure di contenimento della popolazione per ridurre il più possibile le occasioni di contagio.

In particolare, in Italia, fin dall'individuazione dei primi focolai, sono stati adottati progressivamente provvedimenti normativi che hanno limitato gli spostamenti delle persone a quelli per lavoro non differibili, per motivi di necessità o salute, con la chiusura di tutte le attività scolastiche, commerciali, culturali, fatte salve le attività produttive e le attività connesse ai servizi essenziali.

Specificatamente, il DPCM 8 marzo 2020 e il DPCM 11 marzo 2020 hanno: limitato per tutto il territorio nazionale e fino al 3 aprile 2020, tra l'altro, gli spostamenti consentiti a quelli per comprovate esigenze lavorative, di salute o necessità; disposto la chiusura di tutte le attività commerciali, a eccezione di quelle per la vendita di beni essenziali, i servizi di ristorazione; semplificato e promosso l'utilizzo del c.d. lavoro agile da parte delle aziende per tutti quei lavoratori per i quali non è necessaria la presenza fisica per lo svolgimento delle proprie mansioni. Il termine del 3 aprile 2020 indicato nei provvedimenti potrebbe essere prolungato in relazione agli effetti delle misure di contenimento sulla diffusione dell'epidemia che, allo stato, è ancora nella fase di crescita sia in Italia che nel resto del mondo.

Inoltre, l'avvio dell'epidemia in Italia e la diffusione pandemica del COVID-19 in tutto il mondo ha determinato una profonda crisi economica in Italia e all'estero, con un eccezionale crollo dei principali mercati azionari, un incremento rilevante del c.d. spread tra i BTP italiani e i BUND tedeschi e ha modificato tutte le previsioni di crescita economica, con la prospettiva di una possibile recessione, anche a causa dell'incertezza sulla durata della pandemia e ai tempi di individuazione di un vaccino.

Per quanto riguarda l'operatività aziendale, la società ha adottato per la quasi totalità dei dipendenti la modalità di lavoro agile in "smart working", limitando ai casi strettamente necessari l'attività per cui è richiesta la presenza. Pertanto, seppur minimamente limitata, l'operatività della società è garantita per tutto il periodo in cui saranno in vigore i provvedimenti di contenimento.

Viceversa, allo stato risulta complesso prevedere gli effetti dell'attuale situazione sui ricavi della società, soprattutto in considerazione della continua evoluzione del fenomeno. Certamente, la situazione emergenziale in atto determina degli effetti sulla componente dei ricavi della società afferente ai canoni da pedaggio, correlati al traffico circolante nelle tre autostrade di competenza.

E' oggi possibile identificare un effetto diretto dell'emergenza coronavirus sulla diminuzione dei ricavi per effetto dei provvedimenti governativi di contenimento degli spostamenti, temporalmente associato alla durata degli stessi, e verosimilmente prevedere un effetto più a lungo termine, oggi di difficile determinazione, conseguente alla crisi macroeconomica nazionale e internazionale, a cui, come noto, corrispondono riduzione dei volumi di traffico nelle autostrade a pedaggio. In questo caso la riduzione del traffico dovrebbe essere strettamente correlata all'andamento del Prodotto Interno Lordo, come già verificato, per esempio, in conseguenza della crisi dei mercati finanziari del 2008.

Tuttavia, considerato che l'emergenza in atto non ha conseguenze sulle voci del presente bilancio, in questa sede è possibile formulare una prima valutazione dei potenziali impatti sui ricavi della società nell'esercizio 2020, stima comunque caratterizzata da un grado di incertezza per le motivazioni già esposte.

Di seguito sono riportate le riduzioni di traffico (veicoli*Km) e di ricavi da pedaggio sulle autostrade CAL, conseguenti all'avvio dell'epidemia in Italia e ai collegati provvedimenti governativi.

La determinazione delle riduzioni è stata effettuata sulla base dei dati allo stato disponibili, ancora provvisori, ed è stata quantificata prendendo come riferimento la seconda settimana di marzo (9-15 marzo 2020) e confrontandola con la media delle prime tre settimane di febbraio (3-23 febbraio 2020).

BREBEMI

Diminuzione veicoli leggeri:	-80,0%
Diminuzione veicoli pesanti:	-18,9%
Diminuzione veicoli globale:	-62,5%
Diminuzione ricavi:	-50,6%

TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO

Diminuzione veicoli leggeri:	-79,3%
Diminuzione veicoli pesanti:	-24,6%
Diminuzione veicoli globale:	-62,0%
Diminuzione ricavi:	-52,5%

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Diminuzione veicoli leggeri:	-73,4%
Diminuzione veicoli pesanti:	-29,2%
Diminuzione veicoli globale:	-64,1%
Diminuzione ricavi:	-60,1%*

* I dati dei ricavi delle prime due settimane di marzo relative alla Pedemontana non sono allo stato ancora disponibili, a causa delle modalità di pagamento correlate al free flow. Il numero è quindi stimato.

Sulla base di tali risultanze, ipotizzando cautelativamente un lungo periodo di blocco totale degli spostamenti sino al termine del primo semestre 2020, con una diminuzione dei canoni da pedaggi del 66% (peggiorativa rispetto ai dati attuali), e una successiva ripresa sino a una diminuzione a fine esercizio pari al 33% rispetto

allo scenario precrisi, è ipotizzabile una diminuzione di ricavi di circa Euro 900.000, rispetto ai ricavi da canoni maturati nell'esercizio 2019 che sono pari a Euro 2.127.500. Sulla base degli stessi assunti è altresì ipotizzabile che negli esercizi successivi la diminuzione dei canoni da pedaggio dovrebbe gradualmente azzerarsi.

Tale contrazione dei ricavi quindi non comporterebbe perdite tali da pregiudicare il patrimonio netto della società.

In conclusione, anche in uno scenario cautelativo rispetto alle attuali conoscenze del fenomeno, in cui potrebbe registrarsi una significativa riduzione dei ricavi complessivi della società, si possono escludere dubbi o incertezze sulla capacità della società di continuare a operare.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le attività di Project and Construction Management proseguiranno per la parte di gestione delle tre Concessioni e, in particolare, per gli aspetti di regolazione e di monitoraggio.

Proseguiranno anche le attività già avviate nel corso del 2019 afferenti alla Convenzione per la realizzazione del Ponte San Benedetto, nonché le attività di collaborazione con Regione Lombardia e Ilspa, nell'ambito delle quali CAL potrà eventualmente assumere nuovi incarichi, 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.

In particolare, le attività previste nell'esercizio 2020 per la Società sono principalmente le seguenti:

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

- Attività di competenza CAL inerenti al collaudo finale dell'opera;
- 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 di vigilanza sulle attività del Concessionario per il finanziamento delle tratte B2, C e D;
- attività di vigilanza sulle attività del Concessionario per l'affidamento della realizzazione delle nuove tratte B2, C e D a nuovo soggetto;
- 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 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;
- attività di competenza CAL inerenti al collaudo finale delle opere;

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

- Attività di competenza CAL relative all'aggiornamento del PEF 2019, in coerenza con le previsioni di cui alla Delibera ART n. 29/2020, da redigersi in sostituzione del PEF di aggiornamento già predisposto, concordato tra CAL e TE ed inviato al MIT per l'avvio del procedimento approvativo nel mese di agosto 2019;
- attività di monitoraggio CAL in merito al successivo iter approvativo del PEF 2019, nonché dell' Atto Aggiuntivo n.3 di recepimento di detto nuovo PEF, 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.

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
Anas S.p.a.				
Emolumenti C.D.A.	64			
Compensi ODV	10			
Addebiti costi sostenuti	3			
Crediti / Debiti al 31/12/2019				3
Infrastrutture Lombarde S.p.A.				
Prestazioni di personale		178		
Distacco personale		100		
Addebiti costi sostenuti		3		
Altri ricavi		2		
Compensi Organismo Vigilanza	8			
Spese gestione uffici in comodato d'uso	113			
Crediti / Debiti al 31/12/2018			396	

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 non sono state poste in essere operazioni aventi per oggetto

la compravendita delle stesse.

ALTRE INFORMAZIONI

Nel corso dell'esercizio 2019, in esito alla visita ispettiva effettuata dall'Ente certificatore, CAL ha vista confermata la propria certificazione secondo la norma UNI EN ISO 9001-2015 per i settori IAF 31 "Trasporti, logistica e comunicazioni", 34 "servizi di ingegneria" e 35 "altri servizi".

La certificazione 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.

Il Sistema di Gestione Qualità è stato arricchito di diverse procedure di carattere tecnico ed è in corso l'aggiornamento complessivo delle procedure per permettere, nel corso del 2020, il conseguimento di una certificazione integrata Qualità ex ISO 9001-2015 e Salute e Sicurezza dei Lavoratori ex ISO 45001-2018.

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 2018, è stato adottato con delibera del 24 gennaio 2018 il *"Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza triennio 2018-2020"* e per quanto riguarda il 2019 è stato adottato con delibera del 28 gennaio 2019 il *"Piano triennale per la prevenzione della corruzione e per la trasparenza triennio 2019-2021"*.

Riguardo agli obblighi di trasparenza CAL, oltre a quelli previsti 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.

Nel corso del 2018 CAL ha affidato ad una società di consulenza esterna il progetto di adeguamento dell'assetto organizzativo ed operativo al Regolamento Europeo Privacy UE/2016/679, progetto che si è concluso in data 31 dicembre 2018. Con delibera del 28 febbraio 2019 il Consiglio di amministrazione ha approvato il Modello Organizzativo di Gestione della Privacy - adeguamento al GDPR e ha nominato il Data Protection Officer (DPO).

L'attività svolta dall'OdV nel corso dell'anno 2019, 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 2019 ha rispecchiato quanto previsto dal proprio Piano di Attività comunicato alla Società nel mese di gennaio 2019 e le verifiche effettuate non hanno rilevato violazioni del Modello

Organizzativo societario. Anche a seguito dell'aggiornamento del Modello 231 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 18 dicembre 2018 la Società ha predisposto la formazione del personale in merito al D.lgs. n. 231/2001 ed al relativo Modello Organizzativo.

A seguito delle novità legislative intervenute in materia di decreto legislativo n. 231/2001 nel corso del 2019, su richiesta dell'Organismo di Vigilanza, nel corso del 2020 la Società procederà 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 potrebbe essere coinvolta nel corso del prossimo triennio.

Con le note che precedono riteniamo di averVi fornito gli elementi utili per la valutazione dell'attività della società nel corso del 2019 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 2019 ed il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 – Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota integrativa e Rendiconto Finanziario – così come presentato e a deliberare, in merito all'utile di esercizio di Euro 130.737, destinando, come illustrato nella Nota integrativa, l'importo di Euro 6.537 a riserva legale ai sensi di legge, e il riporto a nuovo dell'importo residuo di Euro 124.200.

p. IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Presidente

(Stefano Granati)