CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.p.A.

Sede in MILANO – Via Pola, 12/14

Capitale Sociale versato Euro 4.000.000,00

Registro Imprese di MILANO e codice fiscale: 05645680967

REA n. 1837186/MI

◊◊

BILANCIO AL 31/12/2015

RELAZIONE SULLA GESTIONE

◊◊

Il bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31/12/2015 che sottoponiamo alla Vostra approvazione evidenzia un utile ammontante ad Euro 16.354.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE

Lo scopo della società è esclusivamente quello di compiere tutte le attività inerenti all'esercizio della funzione e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore, a suo tempo trasferiti ex lege da ANAS S.p.A., per la realizzazione del Collegamento autostradale Brescia - Milano (autostrada Brebemi), del Collegamento autostradale Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo ed opere connesse (autostrada Pedemontana Lombarda) e della Tangenziale Est Esterna di Milano.

Di seguito sono riportati i principali avvenimenti che hanno caratterizzato l'esercizio.

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

Nel corso dell'esercizio sono proseguiti i lavori relativi alle opere connesse del collegamento autostradale Brebemi che a tutto il mese di dicembre risultano ultimate, con la sola eccezione dei lotti 0B e 0C siti in provincia di Brescia; relativamente all'asse autostradale, aperto all'esercizio dal 23 luglio 2014, sono in fase di ultimazione alcune opere di mitigazione relative all'area interposta tra l'infrastruttura autostradale e quella ferroviaria a seguito degli accordi recentemente definiti tra il Concessionario e RFI; sono altresì in fase di ultimazione le risoluzioni

di interferenze con sottoservizi delle opere connesse.

L'avanzamento complessivo dei soli lavori al 31 dicembre 2015 ha raggiunto il valore di 1.358,3 milioni di Euro, comprensivi degli oneri per la sicurezza, pari al 99,14% dell'intera opera.

Nel corso dell'esercizio la società ha proceduto con l'approvazione di una variante al progetto definitivo approvato dal CIPE, costituita dall'interconnessione tra la A35 e la A4, la cui realizzazione costituisce uno dei presupposti di riequilibrio del nuovo Piano Economico Finanziario della concessione; tale variante deriva dalla necessità, sopravvenuta successivamente all'approvazione del progetto definitivo ed esecutivo della Brebemi, in nessun modo prevedibile prima della sua concreta manifestazione, di sopperire alla mancata realizzazione, ad opera di altro concessionario e quindi in alcun modo imputabile né al Concessionario Brebemi né al concedente CAL, degli interventi di realizzazione del raccordo Ospitaletto – Montichiari, opera che avrebbe dovuto garantire, secondo previsione di convenzione, la connessione a est tra la Brebemi e la rete autostradale già in esercizio. La variante risulta pertanto necessaria per assicurare l'interconnessione tra la Brebemi e la rete autostradale lato Brescia, in modo da garantire la medesima funzionalità trasportistica prevista nel progetto originario oggetto della gara e, quindi, nel progetto definitivo della Brebemi.

L'esercizio è stato altresì caratterizzato dal completamento della procedura di revisione e riequilibrio del Piano Economico Finanziario (PEF) della Concessione con l'approvazione del nuovo PEF da parte del CIPE ai sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011, di cui di seguito si riportano i principali riferimenti.

Il Concessionario, in data 20 dicembre 2013 ed in ultimo, a seguito di richieste di integrazioni documentali da parte di CAL, con successiva nota del maggio 2014, ha presentato istanza di revisione del PEF, ai sensi dell'art. 11.8 della Convenzione Unica, in relazione alla "*sussistenza di presupposti e ragioni che determinano una evidente alterazione dell'equilibrio del Piano Economico Finanziario*", rappresentati (i) dalla diminuzione del volume di traffico, (ii) dall'aumento dei costi di finanziamento, (iii) dai maggiori oneri di gestione e manutenzione

nonché (iv) dai maggiori oneri espropriativi.

In data 22 maggio 2014, CAL, a seguito di apposita istruttoria, ha espresso positivo parere circa la parziale ammissibilità dei maggiori oneri rappresentati dal Concessionario Brebemi, approvando: (i) il nuovo Quadro Economico dell'Opera e (ii) gli elementi di riequilibrio del nuovo PEF.

La proposta di revisione prevedeva, tra l'altro, l'azzeramento del valore di subentro a fine concessione, a tutela della finanza pubblica, nonché, quali idonee misure atte a ripristinare le nuove condizioni di equilibrio del PEF di concessione:

- il riconoscimento dell'estensione della durata della concessione, prolungando la gestione sino a 30 anni (ulteriori 10,5 anni rispetto al PEF vigente), in linea con quanto stabilito nel bando di gara della concessione, che prevedeva la possibilità di proroga della durata della medesima;
- il riconoscimento di misure di defiscalizzazione, come previste dall'art. 18, comma 1, della Legge n. 183/2011, a parziale compensazione del contributo a fondo perduto non disponibile, necessario a ripristinare l'equilibrio del PEF;
- il riconoscimento di un contributo pubblico pari a 80 milioni di Euro, in ipotesi di irrilevanza ai fini IVA dello stesso, necessario per garantire le condizioni di equilibrio del PEF e da erogarsi nel corso del 2015 e del 2016.

Con nota del 10 novembre 2014, il DIPE ha comunicato la posizione del Ministero dell'Economia e delle Finanze in merito all'applicazione della defiscalizzazione, specificando che il NARS ha escluso dall'ambito di applicazione delle misure di defiscalizzazione il Collegamento Autostradale in quanto già entrato in esercizio nella parte afferente all'asse autostradale e, nel contempo, che sono in corso approfondimenti tecnico-giuridici in merito alla richiesta di riequilibrio del PEF.

Successivamente, a seguito della sopravvenuta disponibilità di risorse finanziarie nazionali e regionali di cui alla Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (cd. Legge di Stabilità 2015) e al

Decreto della Regione Lombardia del 30 dicembre 2014, n. 12781, applicabili al Concessionario Brebemi, impregiudicata la prima proposta di revisione, per la quale non era comunque giunto un formale diniego, con nota del 12 gennaio 2015 CAL ha invitato il Concessionario Brebemi a formulare e a trasmettere nel più breve tempo possibile una nuova proposta di revisione del PEF, alternativa e in subordine alla precedente, che prevedesse:

i) realizzazione entro il mese di gennaio 2017 di un'interconnessione tra la Brebemi e l'Autostrada A4, (Interconnessione A35 - A4), quale variante al progetto definitivo approvato dal CIPE, per garantire il collegamento a est con la rete autostradale in esercizio, a seguito della mancata realizzazione del raccordo Ospitaletto - Montichiari, oggetto di altra concessione;

ii) erogazione dei contributi di cui alle previsioni normative nazionali e regionali sopra citate;

iii) utilizzo di uno scenario realistico di traffico, in linea con le rilevazioni attuali e con la previsione del raggiungimento dei livelli di traffico a regime a seguito dell'attivazione dell'Interconnessione;

iv) invarianza delle ulteriori ipotesi di revisione.

In data 17 marzo 2015 CAL ha trasmesso al MIT tale seconda proposta di revisione per l'istruttoria di competenza.

In data 22 giugno 2015 gli enti governativi competenti hanno rappresentato a CAL la necessità di verificare soluzioni finanziarie alternative alla seconda proposta di revisione inviata, con riferimento:

- ad una possibile riduzione della quota di contributo pubblico previsto, in ragione di una non completa disponibilità del fondo di cui all'art. 1, comma 299, della già citata Legge di Stabilità 2015;
- ad una possibile riduzione della proroga prevista nella proposta, attraverso il ripristino del pagamento a fine concessione al Concessionario Brebemi del valore di subentro di 1.205,0

milioni di Euro previsto nella Convenzione Unica, in ragione di un confronto in atto tra MIT e Commissione Europea sul tema.

CAL ha attivato pertanto un ulteriore confronto con il Concessionario Brebemi, finalizzato a trovare soluzioni alternative che soddisfacessero i suddetti obiettivi. Si sono quindi individuate due ulteriori proposte, sulle quali c'è stata la condivisione da parte del Concessionario Brebemi stesso:

- la prima prevede una richiesta di contributo pubblico di 320 milioni di Euro, con una riduzione di 40 milioni di Euro rispetto alla precedente proposta, una proroga invariata (10,5 anni, per un totale di 30 anni di Concessione) e un TIR azionisti che passa dall'8,90% vigente al 6,75%, nonché l'azzeramento del valore di subentro a fine concessione;
- la seconda prevede una richiesta di contributo pubblico di 320 milioni di Euro, con una riduzione di 40 milioni di Euro rispetto alla precedente proposta, una riduzione della proroga a 6 anni (per un totale di 25,5 anni di Concessione), il ripristino del pagamento del subentro a fine concessione di 1.205 milioni di Euro e un TIR azionisti che passa dall'8,90% vigente al 6,34%.

Nel luglio 2015 entrambe le proposte sono state presentate da CAL al MIT, il quale in data 21 luglio 2015 ha inviato al CIPE per l'approvazione di competenza la soluzione che prevede 25,5 anni di durata della concessione ("PEF 25,5 anni"), unitamente al relativo schema di atto aggiuntivo n. 3.

In data 6 agosto 2015 il CIPE ha espresso parere favorevole sul PEF 25,5 anni con Delibera n. 60, confermando le misure di riequilibrio ivi ipotizzate ed esprimendo alcune prescrizioni e raccomandazioni. La Delibera n. 60 è stata successivamente registrata in data 12 gennaio 2016 dalla Corte dei Conti e pubblicata in data 29 gennaio 2016 sulla Gazzetta Ufficiale Numero 23, Serie Generale.

A seguito della pubblicazione, in data 10 marzo 2016 il Concessionario Brebemi e CAL hanno sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 3, che recepisce le prescrizioni e raccomandazioni di cui alla

predetta Delibera CIPE n. 60. L'atto sottoscritto tra le parti è stato inviato in data 15 marzo 2016 al MIT ai fini dell'approvazione con Decreto Interministeriale ai sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011, come convertito in Legge 214/2011.

In data 11 novembre 2015 è stata sottoscritta tra Regione Lombardia e CAL una specifica Convenzione ai sensi dell'art. 5 della Legge Regionale n. 22/2015, per la definizione delle modalità di erogazione del contributo regionale di 60 milioni di Euro assegnato al Collegamento autostradale Brebemi,

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

A seguito delle verifiche svolte da parte delle competenti Commissioni di Collaudo, per l'accertamento delle condizioni per la consegna anticipata, e da parte delle Commissioni finali di CAL, per la ricognizione ai fini della sicurezza e della circolazione, in data 24 gennaio 2015 è stato aperto al traffico il 1° lotto della tangenziale di Varese (denominata A60), mentre in data 26 gennaio 2015 è stata aperta al traffico la tratta A dell'asse principale dell'autostrada Pedemontana (denominata A36), comprensiva dell'interconnessione con l'autostrada A9 a Lomazzo.

A seguito di analoghe verifiche, il 1° lotto della tangenziale di Como (denominata A59) è stato aperto all'esercizio per fasi successive: in data 23 maggio 2015 l'asse principale di collegamento tra gli svincoli di Villa Guardia (estremità ovest) ed Acquanegra (estremità est), senza l'interconnessione con l'autostrada A9 a Grandate; in data 18 luglio 2015 le rampe dell'interconnessione A9 - A59 in direzione Chiasso; infine, in data 5 novembre 2015, le rampe dell'interconnessione A9 - A59 in direzione Milano.

Da ultimo, sempre in data 5 novembre 2015 è stata aperta al traffico anche la tratta B1 dell'asse principale, senza lo svincolo intermedio di Bregnano-Lazzate, completando così la 1^ fase funzionale dell'autostrada Pedemontana, che, nell'area a nord di Milano, realizza un collegamento est-ovest, mettendo in comunicazione l'autostrada A8 MI-VA, nei pressi di

Malpensa, l'autostrada A9 MI-CO e la viabilità SS 35 "dei Giovi", tutte viabilità radiali incentrate su Milano.

In coerenza con quanto previsto nel Piano Economico Finanziario, approvato dal CIPE in data 1 agosto 2014, la tratta A e i primi lotti delle tangenziali di Como e Varese sono state inizialmente aperte all'esercizio senza applicazione del pedaggiamento. Il sistema di esazione realizzato sull'autostrada Pedemontana è il primo in Italia che non prevede l'utilizzo di barriere o caselli che possano influenzare il libero scorrere dei flussi di traffico ("free-flow"); i veicoli in transito vengono identificati e pedaggiati o mediante il rilevamento dell'apparecchiatura di bordo (OBE), tipo Telepass, o attraverso l'ausilio di opportuni apparati tecnologici, installati su portali, che consentono di riconoscerne la targa, classificarli sulla base delle loro caratteristiche volumetriche e determinarne la tariffa di pedaggio applicabile. Il sistema di esazione è stato attivato, per tutte le tratte, a partire dal 1 novembre 2015.

Con riferimento all'esecuzione dei lavori, per la tratta A e per i primi lotti delle tangenziali in data 11 maggio 2015 il Direttore Lavori ha certificato l'ultimazione dei lavori, che, consegnati in data 7 febbraio 2010, hanno raggiunto un avanzamento complessivo pari a 714,5 milioni di Euro, corrispondente al 99,9% dell'importo approvato, pari a 715,0 milioni di Euro. Successivamente, in data 10 ottobre 2015 la competente Commissione di Collaudo ha rilasciato il certificato di collaudo provvisorio relativo a tutte le opere di tali tratte.

Per la tratta B1, anche dopo l'apertura dell'asse autostradale, è proseguita la realizzazione dei lavori, che hanno raggiunto un avanzamento complessivo al 31 dicembre 2015 pari a circa 102,0 milioni di Euro, corrispondente al 78% dell'importo approvato, pari a circa 130,0 milioni di Euro.

I lavori dei portali del sistema di esazione per le tratte A-CO1-VA1, affidati come lavori complementari e consegnati in data 7 gennaio 2015, sono stati ultimati in data 4 agosto 2015, come certificato dal Direttore Lavori, raggiungendo il 100% dell'importo approvato, pari a 9,3

milioni di Euro ed in data 22 ottobre 2015 la Commissione di Collaudo ha verificato l'esistenza delle condizioni per la consegna anticipata.

I lavori degli impianti generali del sistema di esazione per le tratte A-CO1-VA1 e B1, comprensivi del data center generale, affidati come lavori complementari e consegnati in data 13 aprile 2015, hanno raggiunto un avanzamento complessivo pari a 14,6 milioni di Euro, corrispondente al 89% dell'importo approvato, pari a 16,4 milioni di Euro. L'ultimazione della 1^ fase, funzionale all'avvio del pedaggiamento, è avvenuta in data 31 ottobre 2015, mentre la seconda fase di affinamento del sistema e presa in carico da parte del Concessionario si concluderà in data 31 ottobre 2016.

I lavori dei portali del sistema di esazione per la tratta B1, affidati come lavori complementari, hanno raggiunto un avanzamento complessivo pari a 3,6 milioni di Euro, corrispondente al 97% dell'importo contrattualizzato, pari a 3,7 milioni di Euro. In data 30 ottobre 2015 è stata verificata l'esistenza delle condizioni per la consegna anticipata da parte della Commissione di Collaudo.

Con riferimento agli aspetti convenzionali, non si è ancora concluso l'iter di approvazione della revisione del Piano Economico Finanziario, avviato da parte del Concessionario APL in data 7 novembre 2013, con la presentazione di apposita istanza, e da parte di CAL in data 8 novembre 2013, con la presentazione al MIT della proposta di riequilibrio, in ragione dell'esistenza di un "*evento straordinario*" ai sensi della Delibera CIPE n. 39/2007 e dell'art. 12 della Convenzione Unica, costituito dall'eccezionale crisi economica e finanziaria, che ha inciso sulla sostenibilità economico-finanziaria della realizzazione dell'intero Collegamento autostradale.

Infatti, in data 1 agosto 2014, il CIPE, con lDelibera n. 24/2014, ha approvato con prescrizioni la revisione del Piano Economico Finanziario, con assegnazione delle Misure di Defiscalizzazione, di cui all'art. 18 della Legge 183/2011.

Unitamente alla revisione del PEF, il CIPE ha approvato:

- lo schema di Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica, per l'adozione del nuovo PEF;
- il Disciplinare per l'applicazione delle sanzioni e penali;

- il nuovo Cronoprogramma per Lotti Funzionali;
- il Quadro Economico aggiornato, con riduzione dell'investimento complessivo da 4.166 milioni di Euro a 4.118 milioni di Euro.

A seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti, avvenuta in data 13 gennaio 2015, la Delibera CIPE n. 24/2014 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 30 gennaio 2015.

In data 11 maggio 2015 CAL e APL hanno sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica, aggiornato sulla base delle prescrizioni CIPE e dei presupposti di bancabilità dell'Opera, come accertato da CAL mediante confronto con APL, le Banche arranger ed i soggetti finanziatori. In data 20 maggio 2015 tale atto è stato inviato al MIT per l'approvazione, prevista entro 60 gg a termini di legge, ma che non è ancora intervenuta.

In ordine all'andamento della gestione sotto l'aspetto finanziario, come noto, con Decreto Interministeriale n. 11558 del 30 agosto 2007, registrato alla Corte dei Conti in data 18 aprile 2008, CAL è stata autorizzata, quale soggetto aggiudicatore per la realizzazione delle opere infrastrutturali di cui al "Sistema Pedemontano Lombardo Tangenziali di Como e Varese", all'utilizzo di contributi statali pluriennali (contributi stanziati per 1.131 milioni di Euro), attraverso l'attivazione di una operazione finanziaria, ai sensi del Decreto Interministeriale n. 5279 del 20 marzo 2003 che è stata perfezionata con la sottoscrizione nel corso di giugno 2011 del contratto di mutuo con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.; in data 24 ottobre 2011 è poi pervenuta nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in relazione alla assunzione del mutuo.

A seguito di richiesta da parte di CAL in data 9 ottobre 2015, non essendo interamente attuabili le previsioni del piano di erogazione vigente per gli anni 2014 e 2015, in data 28 dicembre 2015 il Ministero delle Infrastrutture ha autorizzato un nuovo piano di erogazioni e la proroga del periodo di utilizzo previsto nel Contratto di Mutuo, da formalizzare mediante la sottoscrizione di apposito atto aggiuntivo, secondo lo schema già trasmesso da CAL.

Nella tabella seguente sono riportati, in milioni di Euro, il piano delle erogazioni originario, il piano delle erogazioni vigente e le erogazioni effettuate dall'Istituto finanziatore, previa

autorizzazione del Ministero:

Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totale
Piano erogazioni originario	41,0	227,2	258,4	246,2	225,0	133,9	-	-	**1.131,7**
Piano erogazioni vigente	-	-	226,3	140,4	404,7	125,2	150,0	85,1	**1.131,7**
Erogazioni effettive	-	-	226,3	140,4	404,7	87,9	-	-	**859,3**

Complessivamente, l'istituto finanziatore ha erogato a CAL un importo di contributo pubblico pari a 859,3 milioni di Euro, pari al 76% del valore del contratto di mutuo.

In data 1 ottobre 2015, inoltre, CAL ha richiesto al MIT l'autorizzazione per l'erogazione di un ulteriore importo di contributo pubblico pari a 37,3 milioni di Euro.

Sulla base delle previsioni convenzionali, le risorse del contributo pubblico vengono erogate al Concessionario nella misura massima del 35,74% degli oneri sostenuti. In forza delle autorizzazioni da parte del MIT in data 24 dicembre 2012, 19 e 20 marzo 2013 e della successiva approvazione del PEF da parte del CIPE, CAL ha erogato ad APL l'importo di contributo pubblico nella misura dell' 80% delle spese, riconosciute e autorizzate da CAL, inerenti al completamento dei Lotti funzionali in corso di esecuzione.

In particolare, l'80% del contributo pubblico per le spese è stato riconosciuto da CAL ad APL a partire dal 24 marzo 2013 per la tratta A, 1° lotto tangenziale di Como e 1° lotto tangenziale di Varese e a partire dal 8 ottobre 2014 per la tratta B1.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

Nel corso dell'esercizio, in data 12 marzo 2015 il Consiglio di Amministrazione di CAL ha approvato, con prescrizioni, il 6° stralcio di Progetto Esecutivo con il quale si è di fatto conclusa la progettazione esecutiva dell'opera autostradale, mancando solo alcune opere compensative; complessivamente sono stati approvati lavori per 1.104 milioni di Euro, pari al 99% del progetto esecutivo complessivo.

Per quanto riguarda il finanziamento pubblico di 330 milioni di Euro, previsto dal D.L. di cui all'art. 18 comma 2, del D.L. 69/2013 del 11.11.2013, in data 5 giugno 2015 CAL ha provveduto al versamento a favore del Concessionario dell'importo di 107,5 milioni di Euro, importo effettivamente trasferito dal Ministero delle Infrastrutture quale quota parte del finanziamento atteso per l'anno 2015 e conguaglio dell'annualità 2014.

Nella tabella seguente sono riportati, in milioni di Euro, il piano delle erogazioni originario e le erogazioni effettuate dal Ministero:

Anno	2013	2014	2015	2016	Totale
Piano erogazione originario	70,0	70,0	120,0	70,0	**330,0**
Erogazioni effettive	70,0	63,7	107,5	-	**241,2**

Nel corso del 2015, quarto anno di lavori, si è registrata una continuità nell'elevato livello di produttività mensile, che ha portato all'apertura al traffico dell'intero collegamento autostradale, avvenuto in data 16 maggio 2015; l'avanzamento lavori complessivo al 31 dicembre 2015 è pari a 1.076,9 milioni di Euro, corrispondenti al 96,5% dell'importo totale.

In particolare, si sono conclusi e sono stati oggetto di consegna anticipata tutti i lavori dell'asse autostradale, dall'interconnessione con l'autostrada A4 ad Agrate Brianza, fino all'interconnessione con l'autostrada A1 a Melegnano, la cui apertura al traffico, avvenuta il 16 maggio 2015, ha rispettato i tempi previsti dal cronoprogramma convenzionale.

Nel corso dell'anno, inoltre, sono stati conclusi i lavori e sono state conseguentemente aperte al traffico diverse viabilità complementari a servizio del territorio, principalmente: tangenziale di Pessano con Bornago, tangenziale di Zelo Buon Persico, riqualifica SP16 dir. in Zelo Buon Persico, riqualifica SP159-SP216 a Casalmaiocco, variante SP17 a Cerro al Lambro, viabilità di collegamento al casello di Paullo, rotatorie sulla SP13 a Melzo.

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)	*31/12/2015*	*31/12/2014*
Ricavi delle prestazioni	3.454	4.821
Variazione dei lavori in corso	1.279	(405)
Incrementi immobilizzazioni	0	366
Altri ricavi	823	723
Valore della produzione	***5.556***	***5.505***
Costi esterni	(577)	(1.692)
Costi per il personale	(3.035)	(2.587)
Ammortamenti	(221)	(98)
Altri costi esterni	(1.027)	(592)
Risultato Operativo	***696***	***536***
Proventi/(Oneri) straordinari	2	7
Proventi/(Oneri) finanziari	124	(22)
Risultato prima delle imposte	***822***	***521***
Imposte dell'esercizio	(330)	(821)
Imposte anticipate e differite	(476)	583
Utile/(Perdita) dell'esercizio	***16***	***283***

STATO PATRIMONIALE A CAPITALE INVESTITO NETTO

(valori in migliaia di Euro)	31/12/2015	%	31/12/2014	%
CAPITALE FISSO NETTO	8.332	- 9,3%	8.551	- 7,2%
CAPITALE CIRCOLANTE OPERATIVO NETTO	(97.079)	108,6%	(127.083)	106,8%
CAPITALE INVESTITO	**(88.747)**	**99,3%**	**(118.532)**	**99,6%**
(FONDI)	(624)	0,7%	(485)	0,4%

CAPITALE INVESTITO NETTO	**(89.371)**	**100,0%**	**(119.017)**	**100,0%**
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	(94.180)	103,0%	(123.809)	103,0%
PATRIMONIO NETTO	4.809	-3,00%	4.792	-3,0%
FONTI DI FINANZIAMENTO	**(89.371)**	**100,0%**	**(119.017)**	**100,0%**

La situazione patrimoniale 2015 presenta un capitale investito netto negativo di 89.371 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 89.184 migliaia di Euro, di cui 87.943 migliaia di Euro relativi al contributo pubblico da erogare per il progetto Pedemontana, 836 migliaia di Euro riferiti a depositi cauzionali passivi, 68 migliaia di Euro riferiti a debiti verso soci ed 337 migliaia di Euro per altri debiti.

A fronte di tale situazione e del valore di patrimonio netto, pari ad 4.809 migliaia di Euro, la società presenta disponibilità liquide nette di 94.180 migliaia di Euro, così composte:

- disponibilità liquide per 97.378 migliaia di Euro, di cui 96.484 migliaia di Euro da utilizzare esclusivamente per il progetto Sistema viabilistico pedemontano, 836 migliaia di Euro relativi al deposito cauzionale a garanzia del sistema di esazione del collegamento autostradale Pedemontana, 43 migliaia di Euro da utilizzare esclusivamente per il progetto Tangenziale Est Esterna di Milano.
- debiti finanziari per 3.198 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)	**31/12/2015**	**31/12/2014**	**Variazione**
Crediti operativi	3.797	2.823	974
Altri crediti operativi	5.789	5.822	(33)
(Altri debiti operativi)	(91.496)	(120.660)	29.164

(Risconti passivi)	(15.169)	(15.068)	(101)
CAPITALE CIRCOLANTE OPERATIVO NETTO	***(97.079)***	***(127.083)***	***30.004***

Si evidenzia:

Una diminuzione dei debiti operativi di 29.164 migliaia di Euro dovuta a:

- diminuzione per Euro 29.587 migliaia per contributi pubblici da erogare per il sistema viabilistico Pedemontano;
- diminuzione di debiti verso fornitori per Euro 81 migliaia;
- diminuzione di debiti verso soci per Euro 298 migliaia;
- aumento di debiti verso altri ed acconti per Euro 1.039 migliaia.

Un incremento dei risconti passivi pari a 101 migliaia di Euro (da 15.068 migliaia di Euro nel 2014 a 15.169 migliaia di Euro nel 2015) 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.

	31/12/2015	**31/12/2014**
ROI *– Redditività del Capitale Investito* (1)	**0,60%**	**0,37%**
ROE *– Redditività del Capitale Netto* (2)	**0,34%**	**5,91%**

(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)	**31/12/2015**	**31/12/2014**
Ricavi delle vendite	3.454	4.821
Variazione dei lavori in corso	1.279	- 405
Incremento delle immobilizzazioni in corso	0	366
Altri ricavi e proventi	823	725

Valore della produzione operativa (A)	***5.556***	***5.507***
*Costi esterni operativi (Materie prime, Servizi, Godimento beni di terzi e Oneri diversi di gestione) **(B)***	(1.650)	(2.298)
Valore aggiunto (A - B)	***3.906***	***3.209***
Costi del personale	(2.989)	(2.574)
Margine operativo lordo	***917***	***635***
Ammortamenti e accantonamenti	(221)	(98)
Risultato operativo	***696***	***537***
Proventi finanziari	126	-
Proventi / (Oneri) straordinari	2	6
Ebit integrale	***824***	***543***
Oneri finanziari	(2)	(22)
Risultato lordo	***822***	***521***
Imposte sul reddito	(806)	(238)
Utile netto	***16***	***283***

RISORSE UMANE

Il totale dei dipendenti al 31 dicembre 2015 è risultato pari a n. 37 unità, contro le n. 34 unità dell'esercizio precedente.

Il costo del lavoro complessivo dell'esercizio ha consuntivato un valore pari a 2.989 migliaia di Euro, con un incremento di 415 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento è determinato dall'attuazione 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, la costituzione dell'Ufficio Legale interno, dell'Ufficio Gare e Contratti e dell'Ufficio di Internal Audit. In particolare l'Ufficio Legale interno copre la quasi totalità delle attività di supporto legale, limitando gli affidamenti all'esterno a tematiche giuridiche specialistiche o al giudiziale. Tale ristrutturazione prevede un programma di nuove assunzioni che dovrebbe completarsi nel 2016, compatibilmente con le necessità contingenti, in ogni caso nel rispetto delle previsioni di Budget e della normativa vigente anche

in materia di limiti assunzionali, per quanto applicabili a CAL.

A tal fine sono state svolte o avviate specifiche procedure di selezione conformità al Regolamento per il Reclutamento del Personale approvato dal Consiglio in data 22 settembre 2014.

PRINCIPALI AREE DI ATTIVITÀ

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

Collegamento autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

Il Consiglio di Amministrazione di CAL ha approvato in data 4 giugno 2015 la Variante al progetto definitivo "Interconnessione A35-A4".

Come detto, tale variante deriva dalla necessità, sopravvenuta successivamente all'approvazione del progetto definitivo ed esecutivo della Brebemi, in nessun modo prevedibile prima della sua concreta manifestazione, di sopperire alla mancata realizzazione, ad opera di altro concessionario e quindi in alcun modo imputabile né al Concessionario Brebemi né al concedente CAL, degli interventi di realizzazione del raccordo Ospitaletto – Montichiari, opera che avrebbe dovuto garantire, secondo previsione di convenzione, la connessione a est tra la Brebemi e la rete autostradale già in esercizio. La variante risulta pertanto necessaria per assicurare l'interconnessione tra la Brebemi e la rete autostradale lato Brescia, in modo da garantire la medesima funzionalità trasportistica prevista nel progetto originario oggetto della gara e, quindi, nel progetto definitivo della Brebemi.

Il progetto definitivo dell'Interconnessione A35-A4 si configura quale variante al progetto definitivo approvato dal CIPE, rilevante sotto l'aspetto localizzativo, ai sensi dell'art. 169 c. 3, e giustificata ai sensi dell'art.132, comma 1, lettera b), del D.Lgs. 163/2006 ed è stato assoggettato alla procedura approvativa prevista e disciplinata dall'art.167, comma 5 del D.Lgs. n. 163/2006, avviata da CAL il 18 giugno 2015.

Risulta sostanzialmente completata la approvazione da parte di CAL del Progetto Esecutivo.

Parallelamente all'attività di cui sopra, CAL ha ultimato l'approvazione dei progetti esecutivi relativi alla risoluzione delle interferenze delle opere connesse.

Sono proseguite altresì le attività di monitoraggio sull'attività espropriativa eseguita dalla Società Concessionaria, ai sensi dell'atto CAL del 20 luglio 2009 di delega dei poteri espropriativi alla Concessionaria medesima.

In particolare è stata istruita la richiesta di proroga della pubblica utilità delle aree del collegamento autostradale, presentata dal Concessionario in data 16 ottobre 2015 e integrata in data 1 dicembre 2015, con invio al MIT della relativa istanza, avvenuto in data 21 dicembre 2015.

Inoltre, in data 15 dicembre 2015 è stata dichiarata la Pubblica Utilità delle aree oggetto della Variante n. 14, relativa al lotto 0H (Collegamento del Casello di Bariano alla SP129), in provincia di Bergamo.

CAL ha inoltre continuato a svolgere l'attività di vigilanza di propria competenza ai sensi della Convenzione Unica, anche in cantiere, volta al monitoraggio e al controllo degli avanzamenti dell'opera e alla gestione delle criticità inerenti alla parte realizzativa ancora da concludersi (Opere complementari in Provincia di Bergamo e Brescia) dell'opera stessa, oltre che tutte le attività connesse alla gestione dell'asse autostradale entrato in esercizio.

È attualmente operativo un ufficio di cantiere CAL, ubicato presso il campo base di Urago d'Oglio, a supporto dell'espletamento delle attività di alta vigilanza.

L'attività di vigilanza verte in particolare sui seguenti aspetti principali:

- monitoraggio avanzamenti fisici;
- monitoraggio avanzamenti temporali;
- vigilanza in campo su fasi realizzative/prove;
- controlli su registrazioni documentali/contabili;
- monitoraggio attività di collaudo impiantistiche;
- coordinamento attività Commissione di Collaudo/Collaudatori Statici.

Sono inoltre proseguite le attività 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;
- 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.

In data 11 novembre 2015 è stata sottoscritta tra Regione Lombardia e CAL la già citata Convenzione ai sensi dell'art. 5 della Legge Regionale n. 22/2015, per la definizione delle modalità di erogazione del contributo regionale di 60 milioni di Euro assegnato al Collegamento autostradale Brebemi, stabilite secondo quanto segue:

- prima quota pari a Euro 20.000.000 all'efficacia dell'Atto Aggiuntivo n. 3 alla Convenzione Unica nelle forme di legge;
- seconda quota pari Euro 10.000.000 nel 2016 e comunque all'efficacia dell'Atto Aggiuntivo n. 3;
- terza quota pari Euro 10.000.000 nel 2016 e comunque ad approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo dell'interconnessione A35-A4;
- quarta ed ultima quota pari a un massimo di Euro 20.000.000 nel 2017 e comunque a condizione che i lavori di realizzazione dell'interconnessione A35-A4 siano avviati.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Come si evince dai dati del Conto Economico, si tratta della commessa che ha richiesto il maggior impegno operativo della struttura. Relativamente alle tratte A, 1° lotto tangenziale di Como e 1° lotto tangenziale di Varese, per le quali nel 2010 erano già stati approvati i relativi progetti esecutivi, nel corso dell'anno 2015 CAL ha approvato n. 10 perizie di variante, per un totale complessivo di n. 110 perizie di variante approvate.

A seguito di specifica istanza da parte di APL, CAL ha svolto un'apposita istruttoria per la verifica di ammissibilità dei costi esposti dal Concessionario per le attività di smaltimento di rifiuti e bonifica di siti inquinati, che in data 10 dicembre 2015 ha portato alla determinazione del parziale riconoscimento di tali costi.

Con riferimento al progetto esecutivo dell'interconnessione A9 Lomazzo, già approvato nel corso degli anni 2012 e 2013, CAL ha approvato la perizia di variante n. 3 (1° luglio 2015).

Con riferimento al progetto esecutivo della tratta B1, CAL ha approvato le perizie di variante nn. 6 e 7 (22 settembre 2015) e n. 8 (4 novembre 2015), mentre ha preso atto dal punto di vista esclusivamente tecnico delle integrazioni al progetto esecutivo relative alle dotazioni hardware e software per il controllo remoto della tratta B1.

In data 22 gennaio 2015 CAL, ferma restando ogni responsabilità di APL in qualità di stazione appaltante, ha espresso, per quanto di competenza ed allo stato dei fatti, il proprio nulla osta ad operare secondo quanto stabilito dal Commissario Expo in ordine al contratto per l'affidamento al Contraente Generale della progettazione esecutiva e dei lavori complementari per la realizzazione degli impianti del sistema di esazione della tratta A e delle tangenziali di Como e Varese, sottoscritto in data 6 marzo 2015.

In data 30 aprile 2015 APL ha sottoscritto il contratto per l'affidamento all'Appaltatore Strabag della progettazione esecutiva e dei lavori complementari per la realizzazione del sistema di esazione della tratta B1, con ultimazione dei lavori prevista entro il mese di settembre 2015. CAL ha contestato ad APL la sottoscrizione di tale contratto, avvenuta senza le preventive

verifiche di coerenza del contratto con la Convenzione Unica, da parte di CAL, nè evidenza delle modalità di determinazione del corrispettivo e del ribasso offerto dall'Appaltatore.

In data 14 luglio 2015 CAL ha approvato lo schema di Bando per la Gara per l'affidamento dei servizi assicurativi/bancari per la costituzione di n. 3 garanzie fideiussorie in favore di Autostrade per l'Italia S.p.A., relative alle interconnessioni di Lomazzo e Grandate.

In data 31 luglio 2015 CAL ha approvato la lettera di invito per la selezione, mediante procedura ai sensi dell'art. 57, comma 2, lett. c), del D.lgs. 163/2006, di un arranger per la strutturazione di un finanziamento project ed eventualmente un'emissione obbligazionaria, anche nella forma di project bonds, per l'importo necessario alla costruzione delle tratte B2, C ed eventualmente D del Collegamento autostradale.

In merito all'erogazione del contributo pubblico, al 31 dicembre 2015 il Concessionario ha presentato n. 41 istanze di richiesta di contributo, per il riconoscimento di investimenti pari a circa 1.332 milioni di Euro. A seguito di istruttoria delle prime n. 40 istanze, CAL ha riconosciuto investimenti per circa 1.200 milioni di Euro e ha erogato ad APL un importo di contributo pubblico pari a 724,6 milioni di Euro. Vista l'autorizzazione MIT del 7 aprile 2014 e l'erogazione in data 7 maggio 2014 da parte dell'Istituto Finanziatore, in data 8 maggio 2014 CAL ha erogato al Contraente Generale l'importo di 128 milioni di Euro, a seguito dell'ultimazione sostanziale dei lavori della tratta A, sulla base della delegazione di pagamento per la liquidazione del Prefinanziamento, sottoscritta da tutte le parti in data 6 marzo 2014. A seguito dell'ultimazione sostanziale dei lavori delle tangenziali di Como e Varese, inoltre, in data 19 dicembre 2014 CAL ha erogato al Contraente Generale l'importo di 32 milioni di Euro.

Complessivamente, al 31 dicembre 2015 CAL ha erogato un importo di contributo pubblico pari a 884,6 milioni di Euro.

Relativamente alle garanzie, alla data del 10 ottobre 2015 di emissione del certificato di collaudo provvisorio, ha cessato di avere effetto la fidejussione a garanzia della costruzione delle opere delle tratte A, tangenziale di Como e tangenziale di Varese, rilasciata in data 3

agosto 2011 da parte di APL, per un importo pari a circa 58,8 milioni di Euro, corrispondente al 5% del valore delle opere.

In data 19 maggio 2015 APL, su richiesta di CAL, ha adeguato l'importo della fidejussione a garanzia della costruzione delle opere della tratta B1, a circa 14,5 milioni di Euro, corrispondente al 5% del valore delle opere approvate.

In data 4 novembre 2015, previa disponibilità da parte di CAL, il Concessionario ha effettuato un deposito cauzionale a garanzia della progettazione esecutiva e realizzazione del sistema di esazione delle tratte A e B1 e tangenziali di Como e Varese, per un importo pari a circa 1,5 milioni di Euro, corrispondente al 5% del valore delle opere. In data 23 dicembre 2015 CAL ha comunicato ad APL gli oneri ritenuti ammissibili a quella data, pari a circa 13,7 milioni di Euro, sostenuti per la realizzazione del sistema di esazione, e ha comunicato la possibilità di svincolo parziale della garanzia per un valore pari a circa 0,7 milioni di Euro, riducendo l'importo della garanzia a circa 0,8 milioni di Euro.

Per tutto il 2015 sono proseguite le attività di monitoraggio degli espropri, in merito alle quali CAL esprime la propria autorizzazione per tutte le richieste di indennizzo eccedenti il 5% delle previsioni di Progetto Definitivo per le aree edificabili e il 10% delle previsioni di Progetto Definitivo per le aree agricole.

Relativamente alle attività di P&CM, CAL sta svolgendo attività di Alta Vigilanza sulla realizzazione delle opere, riguardante i seguenti aspetti principali:

- monitoraggio avanzamenti fisici;
- monitoraggio avanzamenti temporali;
- vigilanza in campo su fasi realizzative/prove;
- controlli su registrazioni documentali/contabili;
- coordinamento attività Commissione di Collaudo/Collaudatori Statici.

È attualmente operativo un ufficio di cantiere CAL, ubicato presso il campo base di Lazzate, per le attività inerenti alla tratta B1.

Sono inoltre proseguite le attività 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,
- 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.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

Nel corso dell'anno 2015 CAL ha proceduto con l'istruttoria e l'approvazione del 6° stralcio di Progetto Esecutivo relativo al sistema delle mitigazione e compensazione ambientale, con il quale si è di fatto conclusa la progettazione esecutiva dell'opera autostradale, mancando solo alcune opere compensative; complessivamente sono stati approvati lavori per 1.104 milioni di Euro, pari al 99,1% del Progetto Esecutivo complessivo.

Sono state inoltre approvate n. 15 perizie di Variante in corso d'opera: n. 10 (a valle di iter ministeriale di cui all'art. 169 c. 4 del D.Lgs. 163/2006) – n. 13 – n. 14 – n. 15 – n. 16 – n. 17 – n. 18 – n. 19 – n. 20 – n. 21 – n. 22 – n. 23 – n. 24 – n. 25 – n. 26; complessivamente, le perizie di variante approvate hanno determinato un leggero aumento dell'importo dei lavori, degli espropri e delle spese generali e una conseguente diminuzione dell'importo degli Imprevisti.

Inoltre, in data 1 luglio 2015 il CdA di CAL ha riconosciuto ammissibile il riconoscimento al concessionario di un importo pari a 24,87 milioni di Euro per riserve (e correlate spese generali) relative all'asse autostradale; relativamente all'oggetto è stato sottoscritto in data 21 settembre

2015 il relativo verbale di accordo.

In data 24 marzo 2015, il Ministero dell'Ambiente ha comunicato l'esito positivo della procedura di competenza per l'approvazione della perizia di variante n. 10.

In data 7 agosto 2015 CAL ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la documentazione necessaria per l'approvazione in CdS del progetto di ampliamento della Cava di Melzo-Pozzuolo Martesana presentato ai sensi dell'art. 168 comma 2 del D.Lgs. 163/2006.

Sono proseguite altresì le attività di monitoraggio sull'attività espropriativa eseguita dalla Società Concessionaria, ai sensi dell'atto CAL di delega del 12 marzo 2010 dei poteri espropriativi alla Concessionaria medesima.

Inoltre, in data 4 giugno 2015, il CdA ha approvato il "Rapporto intermedio relativo agli espropri", nell'ambito del quale è stato riconosciuto ammissibile l'incremento della voce "*S.1 – espropri e demolizione fabbricati*", di cui al Quadro Economico del Progetto Esecutivo, per un importo pari ad 11,8 milioni di Euro, attingendo alla voce "*S.3 – Imprevisti*".

La società sta inoltre svolgendo l'attività di vigilanza di propria competenza ai sensi della Convenzione Unica, relativa alla fase realizzativa dell'opera, volta al monitoraggio e al controllo degli avanzamenti dei lavori e alla gestione delle criticità inerenti alla parte realizzativa dell'opera stessa.

È attualmente operativo un ufficio di cantiere CAL, ubicato presso il campo base di Melegnano, a supporto dell'espletamento delle attività di alta vigilanza.

L'attività di vigilanza verte in particolare sui seguenti aspetti principali:

- monitoraggio avanzamenti fisici;
- monitoraggio avanzamenti temporali;
- vigilanza in campo su fasi realizzative/prove;
- controlli su registrazioni documentali/contabili;
- controllo sulle attività di Collaudo dell'opera.

Nel corso dell'esercizio 2015 e con il monitoraggio costante di CAL, si è registrato un

avanzamento dei lavori complessivo al 31/12/2015 di 1.076,87 milioni di Euro, pari al 96,5% dell'importo totale.

Con riferimento ai profili finanziari dell'opera, in data 5 giugno 2015 CAL ha proceduto all'erogazione di 107,5 milioni di Euro, quale quota parte della tranche 2015 e conguaglio della tranche 2014 del finanziamento pubblico previsto dal D.L. n. 268 del 17 luglio 2013 e messa a disposizione dal Ministero dei Trasporti.

Con l'apertura al traffico dell'autostrada, inoltre, è stata avviata l'attività di CAL di vigilanza sulla gestione ed esercizio dell'autostrada stessa, principalmente mediante:

- 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,
- 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.

RISCHI E INCERTEZZE

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (BreBeMi)

La revisione del piano economico finanziario, la cui procedura approvativa si è definita con l'approvazione da parte del CIPE il 6 agosto 2015, troverà pieno compimento con la realizzazione dell'Interconnessione A35-A4, presupposto del nuovo PEF, che garantirà il collegamento dell'autostrada Brebemi alla rete esistente, come da previsioni iniziali.

La procedura di approvazione della variante ai sensi dell'art. 167 comma 5 del D.Lgs. 163/2006 a fine esercizio ha visto il completarsi delle fasi più significative e deve ancora concludersi con l'approvazione da parte del CIPE. I tempi previsti dalla norma per la procedura non sono stati

rispettati e si prevede una deliberazione del CIPE entro il mese di marzo 2016 per poter garantire l'entrata in esercizio dell'interconnessione entro la prima metà del 2017.

Collegamento autostradale Pedemontana

Mancata approvazione dell'Atto Aggiuntivo n.2 alla Convenzione Unica

L'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica sottoscritto da CAL e dal Concessionario APL, trasmesso al Ministero delle Infrastrutture il 20 maggio 2015 non è stato ancora approvato con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture di concerto con il Ministero dell'Economia. Pertanto, senza tale approvazione non sono efficaci le obbligazioni contrattuali del Concessionario in merito alle tempistiche di perfezionamento del closing finanziario con gli istituti finanziatori, di incremento del capitale di rischio secondo il PEF e di attuazione del cronoprogramma dei lotti ancora da realizzare.

In particolare, a riguardo del capitale di rischio nel 2014, il Concessionario ha indetto un avviso d'asta volto al collocamento delle azioni rimaste inoptate, ovvero fino al 43% del capitale sociale, pari a 235,1 milioni di Euro. Ad entrambe le date di scadenza non sono state presentate offerte. Nell'ambito di tale procedura di collocamento, la società Strabag, appaltatore di APL, ha manifestato il proprio interesse, accedendo anche alla virtual data room per la due diligence della società e, in data 7 aprile 2015, la società Bau Holding Beteiligungs AG, holding del gruppo Strabag, ha confermato agli azionisti di APL l'interesse a partecipare al capitale sociale. In data 23 luglio 2015 il socio Par. Cop. soc. cons. a r.l. ha trasferito alla società Bau Holding Beteiligungs AG, holding del gruppo Strabag, l'intera propria partecipazione, costituita da n. 950 azioni, pari allo 0,32% del capitale sociale del Concessionario.

Con riferimento al capitale di debito, a gennaio 2016, a seguito di procedura negoziata, APL ha sottoscritto con le banche finanziatrici IMI, Intesa Sanpaolo, Unicredit, UBI, MPS e BPM il contratto di arranger per la strutturazione di un finanziamento project ed eventualmente un'emissione obbligazionaria, anche nella forma di project bonds, per l'importo necessario per la realizzazione delle tratte B2, C e D. In data 22 febbraio 2016, contestualmente al mandato di

arranging, APL ha sottoscritto con le medesime banche finanziatrici, un nuovo contratto di finanziamento ponte di importo pari a 200 milioni di Euro, con scadenza al 31 gennaio 2018, in sostituzione del precedente contratto di finanziamento ponte di pari importo, sottoscritto in data 18 maggio 2011 e scaduto in data 31 gennaio 2016.

Riserve appalto integrato tratte B1, B2, C, D

L'entità del contenzioso con l'Appaltatore ATI Strabag ha raggiunto un importo globale delle riserve ad oggi iscritte che ammonta a circa 2.750 milioni di Euro. Relativamente a tali riserve, APL ha attivato la procedura di accordo bonario, ex art. 240 del D.Lgs. 163/2006. Tale procedura potrebbe rappresentare una criticità, dal momento che potrebbe generare oneri ulteriori rispetto al PEF approvato. In base all'art. 31.4 della Convenzione Unica, le riserve effettivamente liquidate dal Concessionario alle imprese appaltatrici "*saranno considerate parte dell'investimento complessivo [..] solo se non imputabili a colpa del Concessionario stesso*", secondo le verifiche di ammissibilità da parte di CAL, pertanto tale importo, non ammesso all'investimento, non comporta un rischio per la società ma costituisce una problematica che dovrà essere affrontata e risolta dalla Concessionaria nell'ambito della strutturazione del closing finanziario. La Commissione di accordo bonario si è insediata in data 17 febbraio 2016 e, ai sensi dell'art. 240, comma 5, del D.Lgs. 163/2006, entro 90 giorni dovrà formulare proposta motivata di accordo bonario.

Contenziosi

Sono in corso diversi contenziosi riguardanti le tre commesse, prevalmentemente 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 espropriantì.

Pur essendoci un rischio di soccombenza, stante il ruolo di Concedente della Società, le eventuali conseguenze ricadono principalmente sulle società Concessionarie.

INFORMAZIONI AMBIENTALI, SOCIALI E DI SOSTENIBILITÀ

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

Nel corso del 2015 è proseguita l'attività di verifica dell'avvenuto corretto attecchimento delle diverse essenze impiantate e la sostituzione delle eventuali fallanze nonché la verifica della corretta messa in atto di tutte le attività di manutenzione previste dal progetto. Particolare focus è stato dato all'analisi degli impianti a verde necessari all'effettivo funzionamento dei passaggi faunistici posti lungo l'asse autostradale.

È in corso la dismissione dei campi industriali di Fara Olivana e Cassano d'Adda ove sono stati prefabbricati i conci necessari alla realizzazione dei viadotti autostradali. Al termine delle attività di demolizione e smaltimento dei rifiuti prodotti nel corso della dismissione, le aree saranno riconsegnate ai rispettivi proprietari per la ripresa dell'attività agricola.

Sono stati validati ulteriori progetti compensativi presentati dal Parco dell'Oglio Nord e da realizzarsi con le somme stanziate in ottemperanza alla Delibera CIPE di approvazione del Progetto Definitivo dell'opera.

Per la tutela del patrimonio archeologico, a valle della sottoscrizione tra Concessionario e Soprintendenza Archeologica della Lombardia di una apposita Convenzione per il restauro dei beni di epoca longobarda rinvenuti nei pressi di Fara Olivana, sono in corso le procedure, gestite direttamente dalla Soprintendenza, per l'affidamento degli incarichi per la realizzazione dei restauri medesimi.

Nel corso del 2015, è inoltre proseguita l'attività dell'Osservatorio Ambientale insediato a fine 2009, in ottemperanza ad una specifica prescrizione CIPE. Si sono altresì svolte diverse sedute congiunte dell'omologo Osservatorio instituito per il monitoraggio degli effetti ambientali indotti dalla realizzazione della linee AV/AC. Nell'ambito delle sedute sono stati analizzati gli esiti del monitoraggio realizzato in corso d'opera e di quello 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.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

Per le opere del lotto 1, nel corso del 2015, è proseguita l'attività di verifica dell'avvenuto

corretto attecchimento delle diverse essenze impiantate e la sostituzione delle eventuali fallanze nonché la verifica della corretta messa in atto di tutte le attività di manutenzione previste dal progetto. Sono stati inoltre validati ulteriori progetti locali che saranno realizzati dalle Amministrazioni locali a titolo compensativo.

Per le opere del lotto 2 (tratta B1), stante l'entrata in esercizio della tratta medesima, sono proseguite le attività di realizzazione delle opere a verde entro e fuori recinzione ed è previsto che le medesime termineranno nel 2016. Sono inoltre iniziate le attività propedeutiche alla restituzione ai proprietari delle aree occupate temporaneamente per l'esecuzione dei lavori.

Nel corso della realizzazione delle opere connesse, sono stati rinvenuti alcuni ulteriori siti con presenza diffusa di rifiuti abbandonati sopra e sottosuolo e, per lo smaltimento degli stessi, l'appaltatore ha provveduto secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia.

Per la tutela del patrimonio archeologico, è proseguito lo scavo del sito in località Brembate (tratta D). Lo scavo è funzionale alla rimozione di tutti gli elementi rinvenuti e quindi alla conferma della possibilità di realizzazione della tratta D secondo il tracciato approvato dal CIPE.

Sono inoltre proseguiti i lavori dell'Osservatorio Ambientale, insediatosi nel corso del 2010 in ottemperanza ad una specifica prescrizione CIPE. Nel corso delle sedute svoltesi nel 2015 sono stati analizzati gli esiti del monitoraggio in corso d'opera e post operam per il lotto 1 e per il lotto 2. I risultati sino ad oggi ottenuti hanno confermato la piena rispondenza a quanto previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale del progetto e quindi l'assenza di particolari criticità.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

Con l'entrata in esercizio dell'opera, sono in fase di completamento i lavori di realizzazione delle opere a verde entro recinzione e fuori recinzione. Sono inoltre iniziati i lavori per la realizzazione dei Progetti Speciali Ambientali (PSA) che costituiscono la parte preponderante delle opere compensative della TEEM. Per la gestione futura degli ambiti ove sono in fase di realizzazione i PSA, sono state sottoscritte dal Concessionario delle Convenzioni con gli Enti e le Istituzioni territorialmente interessati dai diversi progetti.

Per la verifica della corretta messa a dimora e del corretto attecchimento delle essenze impiantate per la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale, sono stati eseguiti diversi sopralluoghi in contraddittorio con il Concessionario e con il Consorzio CCT. Per la risoluzione di alcune problematiche connesse all'attecchimento delle specie igrofile sono in corso degli approfondimenti tecnici che potrebbero portare alla sostituzione di alcune di esse con essenze maggiormente resistenti ai periodi siccitosi.

Anche in questo caso, è attivo un Osservatorio Ambientale istituito in ottemperanza ad una prescrizione espressa nel CIPE in sede di approvazione del Progetto Definitivo dell'opera. Tale Osservatorio, nel corso del 2015, ha lavorato sia per l'analisi e la validazione dei dati ante operam che di quelli campionati in corso d'opera.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Per l'anno 2016, continuando ad operare nel rispetto dell'attività programmata, si prevede per la Società un risultato positivo, anche se i canoni da pedaggio risultano inferiori alle previsioni indicate nei piani finanziari delle Concessioni. Le attività di Alta Vigilanza proseguiranno su tutti e tre i collegamenti autostradali sino alla data di ultimazione delle opere.

Le attività previste per la Società sono le seguenti:

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

- prosecuzione delle attività di Vigilanza di competenza del Concedente sulla fase realizzativa ancora da ultimarsi dell'opera;
- conclusione dei lavori e consegna in proprietà e gestione ai diversi soggetti deputati, di tutte le opere viabilistiche complementari e interventi di compensazione ambientale;
- 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;
- approvazione del progetto esecutivo della variante "Interconnessione A35-A4".

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda)

- attività per vigilanza sul reperimento da parte del Concessionario del finanziamento destinato alla costruzione delle tratte B2 e C;
- tratte B2, C e D: approvazione del progetto esecutivo;
- prosecuzione delle attività di Vigilanza di competenza del Concedente sulla fase realizzativa 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.

Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM)

- conclusione della progettazione esecutiva e relativa approvazione da parte di CAL, con riferimento agli ultimi interventi di compensazione;
- conclusione dei lavori e consegna in proprietà e gestione ai diversi soggetti deputati di tutte le opere viabilistiche complementari e interventi di compensazione ambientale;
- 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 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	Mov.finanziari	Crediti	Debiti
Anas S.p.a.					
Emolumenti C.D.A.					
Compensi ODV	10				
Sub-locazione uffici	32				
Addebiti costi sostenuti	6				
Crediti / Debiti al 31/12/2015					16
Infrastrutture Lombarde S.p.A.					
Prestazioni di personale	15	813			
Compensi Organismo Vigilanza	10				
Addebiti costi sostenuti	10	4			
Debiti Accordo mobilità personale ex art.1 c. 563 L. 147/2013			(14)		
Crediti Accordo mobilità personale ex art.1 c. 563 L. 147/2013			36		
Crediti/Debiti al 31/12/2015				932	51

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.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Collegamento Autostradale Brescia - Milano (Brebemi)

La Delibera CIPE n. 60 del 6 agosto 2015, nella quale il CIPE ha espresso parere positivo sulla revisione del PEF, è stata registrata in data 12 gennaio 2016 dalla Corte dei Conti e pubblicata in data 29 gennaio 2016 sulla Gazzetta Ufficiale Numero 23, Serie Generale.

A seguito della pubblicazione, in data 10 marzo 2016 il Concessionario Brebemi e CAL hanno sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 3, che recepisce le prescrizioni e raccomandazioni di cui alla

predetta delibera CIPE n. 60. L'atto sottoscritto tra le parti è stato inviato in data 15 marzo 2016 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini dell'approvazione con Decreto Interministeriale ai sensi dell'art. 43 del D.L. 201/2011, come convertito in Legge 214/2011.

In data 15 marzo 2016 nella riunione preparatoria del CIPE è stato espresso parere favorevole circa l'approvazione del progetto definitivo di variante dell' Interconnessione A35-A4, iscrivendo l'oggetto all'ordine del giorno della seduta CIPE successiva.

Sistema Viabilistico Pedemontano (Autostrada Pedemontana Lombarda).

A seguito delle verifiche svolte da parte della competente Commissione di Collaudo, per l'accertamento delle condizioni per la consegna anticipata, e da parte della Commissione finale CAL, per la ricognizione ai fini della sicurezza e della circolazione, in data 30 gennaio 2016 è stato aperto al traffico lo svincolo di Bregnano-Lazzate della tratta B1.

Con riferimento all'erogazione del contributo pubblico, al 21 marzo 2016 il Concessionario ha presentato n. 42 istanze di richiesta di contributo, per il riconoscimento di investimenti pari a circa 1.411 milioni di Euro. A seguito di istruttoria delle prime 41 istanze, CAL ha riconosciuto investimenti per circa 1.280 milioni di Euro e ha erogato ad APL un importo di contributo pubblico pari a Euro 749,4 milioni di Euro. In data 12 gennaio 2016 CAL ha erogato al Contraente Generale l'importo di 42,7 milioni di Euro, a titolo di rata di saldo, sulla base della delegazione di pagamento sottoscritta da tutte le parti in data 11 maggio 2015. Complessivamente, CAL ha erogato un importo di contributo pubblico pari a 952,1 milioni di Euro, corrispondente al 76% dell'importo complessivo del contributo pubblico in conto investimenti, pari a 1.244,9 milioni di Euro.

Tangenziale Est Esterna di Milano

In data 3 febbraio 2016 il CdA di CAL ha approvato le perizie di variante n. 27 e n. 28.

In data 5 febbraio 2016 CAL ha approvato il Programma lavori di manutenzione ordinaria per l'anno 2016.

In data 8 febbraio 2016 il concessionario ha presentato a CAL una istanza di proroga del

termine di ultimazione delle opere, allegando un nuovo cronoprogramma a finire delle attività ancora da eseguire.

In data 9 febbraio 2016 CAL ha presentato al MIT istanza di erogazione della tranche 2016 del finanziamento pubblico, pari a 70 milioni di Euro.

ALTRE INFORMAZIONI

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 SpA, 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.

Si conferma, anche alla luce degli ulteriori sviluppi del procedimento penale sopraccitato intervenuti nell'esercizio, che non si sono rilevati elementi che possano avere un impatto negativo sul patrimonio della Società, mentre si rimane tuttora in attesa dell'esito dei procedimenti in corso.

Infine, con riferimento alle vicende che hanno coinvolto la società anche l'Organismo di Vigilanza non ha ravvisato circostanze che potessero far risalire alla CAL responsabilità ai sensi del D.Lgs. 231/01.

Dal 19 agosto 2014 CAL rientra tra le amministrazioni obbligate ad applicare la disciplina degli obblighi di trasparenza di cui al D.Lgs n. 33/2013.

La Società pertanto ha posto in essere gli adempimenti previsti dal D.Lgs. 33/2013 e precisamente:

- ha nominato il Responsabile per la Trasparenza;
- è stata creata, nell'ambito del sito istituzionale, un'apposita sezione denominata *"Amministrazione Trasparente",* ai sensi dell'art. 9, comma 1, nella quale vengono specificatamente riportati dati, informazioni e documenti in linea con quanto richiesto dalla normativa. In tale sezione sono state pubblicate le principali informazioni indicate nel D.Lgs. 33/2013 e applicabili a CAL;
- ha approvato il Programma Triennale per la Trasparenza e l'integrità 2014 – 2016, avente ad oggetto le attività, gli obiettivi e le azioni in materia di trasparenza da porre in essere in adempimento di quanto previsto dal D.Lgs. 33/2013, che ha costituito la base del successivo Piano di Prevenzione della Corruzione.

A seguito della Determinazione ANAC n. 8 del 17 giugno 2015 "*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*" il Consiglio di Amministrazione della Società ha provveduto a nominare in data 22 luglio 2015 il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e in data 22 settembre 2015 ha approvato il Piano di Prevenzione della Corruzione.

Nel marzo 2015 la Società ha avviato il progetto di aggiornamento del proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 6 e 7 del D.Lgs. 231/2001 ("Modello 231"), nonché attuato le disposizioni di cui alla L. 190/2012 recante "disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione". Il progetto si è svolto sotto la cura dell'Organismo di Vigilanza della Società ed ha visto collaborare le funzioni operative aziendali, la Direzione Generale, la Funzione

Internal Audit con la società di consulenza Avvera, società specializzata in materia.

Il Gruppo di Lavoro ha aggiornato il Modello 231 aziendale, mantenendo la continuità rispetto al preesistente.

Tra gli interventi di aggiornamento, di varia natura, i più rilevanti si rendevano necessari in ragione dei nuovi reati presupposto della responsabilità amministrativa degli enti, introdotti dal legislatore successivamente all'ultimo aggiornamento effettuato internamente sul Modello; non di minore impatto sono state le modifiche organizzative interne di CAL, che non erano state ancora recepite nel Modello. Ci si riferisce principalmente all'organizzazione in Aree ed al processo di internalizzazione di alcune funzioni.

Inoltre, in conformità alle Linee Guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo, pubblicate da Confindustria, è stato effettuato un *risk assessment* finalizzato a supportare la Società nella individuazione di ulteriori protocolli preventivi, al fine di abbattere ulteriormente il rischio di reato.

L'analisi del rischio di reato è stata effettuata tramite la valutazione dei seguenti fattori:

- l'identificazione dei rischi di reato (attraverso l'individuazione delle aree e delle attività a rischio di reato);
- la reale probabilità che un evento illecito accada (attraverso la valutazione della probabilità delle minacce che inducono o possono indurre l'evento illecito);
- il possibile danno derivante dalla realizzazione di un fatto di reato (tramite la valutazione degli Impatti);
- le debolezze aziendali di natura organizzativa che possono essere sfruttate per commettere reati (livello di vulnerabilità).

Per ogni organo sociale e funzione aziendale mappati è stata così generata una mappa delle attività a rischio e, razionalizzati per gruppi di reati, è stato misurato il livello di rischio.

In data 4 novembre 2015, a esito di tali attività, il Consiglio di Amministrazione di CAL ha approvato l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di CAL ai sensi

del D.Lgs. 231/01.

Oltra alla rilevante attività di aggiornamento del Modello 231, nel corso del 2015 l'Organismo di Vigilanza ha operato, sulla base di una programmazione delle proprie attività, con il costante supporto e collaborazione degli Organi Societari e della struttura aziendale, tenendo una serie di incontri con i responsabili delle diverse aree aziendali per verificare l'esistenza e il rispetto di presidi aziendali coerenti con i protocolli preventivi del Modello.

In particolare l'OdV ha effettuato incontri con il Direttore Generale di CAL per un confronto per le rispettive competenze; ha incontrato il Responsabile della Funzione Internai Audit aziendale per uno scambio informativo relativo alle attività di Audit che non hanno rilevato criticità significative; ha incontrato il Responsabile dell'Ufficio Gare e Contratti per assumere informazioni in merito alle attività svolte. Inoltre l'OdV ha monitorato costantemente l'evoluzione normativa e giurisprudenziale.

Nell'ambito delle relazioni semestrali presentate al Consiglio di Amministrazione della Società l'Organismo di Vigilanza ha confermato che nel corso del 2015 non sono pervenute notizie o segnalazioni di condotte in violazione del Modello 231.

***

Con le note che precedono riteniamo di averVi fornito gli elementi utili per la valutazione dell'attività della società nel corso del 2015 e, con riferimento a ogni singolo argomento, i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 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 2015 ed il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 – stato patrimoniale, conto economico, nota integrativa – così come presentato e a deliberare, in merito all'utile di esercizio di Euro 16.354, destinando l'importo di Euro 818 a riserva legale ai sensi di legge, e il

riporto a nuovo dell'importo residuo di Euro 15.536.

p. IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Presidente

(Vincenzo Pozzi)