

Tabella 17 – Lavori avviati nel periodo (comprensivi di oneri accessori)

NUOVE COSTRUZIONI: LAVORI AVVIATI NEL PERIODO									
Area geografica	totale al 31/12/19			totale al 31/12/18			totale al 31/12/17		
	n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord	2	251,80	216,12	4	91,45	56,34	1	12,03	9,98
Centro		-	-	2	191,44	172,03	2	95,80	80,83
Sud e Isole	5	85,55	62,27	6	178,40	142,63	7	388,17	313,84
Totali	7	337,34	278,38	12	461,29	371,00	10	496,00	404,65

Fonte: ANAS

Tabella 18 – Lavori ultimati (comprensivi di oneri accessori)

NUOVE COSTRUZIONI: LAVORI ULTIMATI									
Area geografica	totale al 31/12/19			totale al 31/12/18			totale al 31/12/17		
	n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)		n.	Importo (€/mil)	
		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori		Totale	Di cui lavori
Nord		-	-	1	181,62	163,41	2	42,53	37,11
Centro	2	251,17	231,07	2	7,00	6,53	-	-	-
Sud e Isole	6	329,23	234,16	4	322,56	255,89	8	694,28	580,03
Totali	8	580,41	465,23	7	511,18	425,83	10	736,81	617,13

Fonte: ANAS

5.3 I lavori di manutenzione ricorrente (ordinaria) e programmata (straordinaria) della rete stradale e i servizi relativi alla sicurezza della circolazione stradale

L'Anas, nell'ambito delle proprie attività statutarie, provvede altresì, ad assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale in concessione, la tutela del patrimonio aziendale, la sicurezza della circolazione stradale, garantendo la sorveglianza e il tempestivo intervento, nei casi di emergenza, su strade e autostrade in gestione diretta, attraverso il coordinamento e l'indirizzo degli uffici territoriali, della sala operativa nazionale e la gestione dei rapporti con gli organi di Polizia stradale e Protezione civile.

Nella tabella che segue sono riepilogate le attività di manutenzione ricorrente e programmata svolte nel corso del 2019, confrontate con i dati del 2018 e suddivise per aree geografiche.

Tabella 19 - Attività di manutenzione ricorrente e programmata

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	494	14,55	620	16,86
Lavori consegnati	1138	170,60	1455	140,47
Lavori ultimati	876	157,83	781	80,64

AREA NORD	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	144	4,93	133	3,76
Lavori consegnati	302	39,43	374	38,13
Lavori ultimati	262	41,21	179	16,96

AREA CENTRO	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	238	6,41	421	11,61
Lavori consegnati	499	58,66	797	58,07
Lavori ultimati	310	59,77	382	31,97

AREA SUD	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	109	3,11	66	1,49
Lavori consegnati	306	64,00	245	37,37
Lavori ultimati	269	52,36	203	28,55

AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE RICORRENTE			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	3	0,10	0	0,00
Lavori consegnati	31	8,51	39	6,89
Lavori ultimati	35	4,50	17	3,16

TOTALE NAZIONALE	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	289	14,47	622	33,58
Lavori consegnati	1210	960,90	1696	1.019,93
Lavori ultimati	857	907,20	1077	1.376,23

AREA NORD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	91	5,52	141	6,89
Lavori consegnati	347	207,86	503	231,94
Lavori ultimati	181	183,61	267	236,26

AREA CENTRO	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	147	7,08	341	17,68
Lavori consegnati	462	415,67	579	394,77
Lavori ultimati	314	334,57	441	453,72

AREA SUD	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	51	1,88	127	6,97
Lavori consegnati	365	272,97	556	302,79
Lavori ultimati	326	313,36	315	610,97

AUTOSTRADE IN GESTIONE DIRETTA	MANUTENZIONE PROGRAMMATA			
	2018		2019	
	Numero	Importo	Numero	Importo
Affidamenti diretti	0	0,00	13	2,04
Lavori consegnati	36	64,40	58	90,43
Lavori ultimati	36	75,66	54	75,28

Fonte: ANAS

Per le attività di manutenzione programmata, confrontando i dati del 2019 rispetto al 2018, si riscontra complessivamente un aumento degli affidamenti diretti, dei lavori consegnati e dei lavori ultimati. In particolare, rispetto ai risultati dell'anno precedente, si rileva quanto segue: un aumento del numero degli affidamenti diretti pari al 115 per cento con un aumento dell'importo del 132 per cento;

- un aumento del numero dei lavori consegnati pari al 40 per cento con un aumento dell'importo del 6 per cento;
- un aumento del numero dei lavori ultimati pari al 26 per cento con un aumento dell'importo del 52 per cento.

Per quanto riguarda la manutenzione ricorrente, i dati di confronto tra gli anni 2019 ed il 2018, sono i seguenti:

- un aumento del numero degli affidamenti diretti pari al 26 per cento con un aumento dell'importo del 16 per cento;

- un aumento del numero dei lavori consegnati pari al 28 per cento con una diminuzione dell'importo del 18 per cento;
- diminuisce il numero dei lavori ultimati del 49 per cento.

Nel corso del 2019 sono proseguite le attività di manutenzione ricorrente e di monitoraggio della spesa effettuando reportistiche dedicate alle strutture territoriali, implementando l'attività con il monitoraggio delle risorse assegnate per le tratte rientrate a seguito delle riclassifiche stradali effettuate nel corso del 2018 e 2019 (cosiddette strade di rientro). Per queste ultime si è reso necessario attivare le procedure per l'appalto dei lavori di pronto intervento, dei servizi di manutenzione delle opere in verde e servizi invernali (trattamento antighiaccio e sgombraneve), nonché per modesti interventi manutentori relativi alla pavimentazione, alla segnaletica e al ripristino delle barriere di sicurezza incidentate. Tali attività hanno richiesto un notevole impegno, sia economico che di risorse e mezzi, in considerazione del deficit manutentivo che si è riscontrato su tali strade; in taluni casi è stato necessario anche procedere con importanti interventi di manutenzione programmata.

Per il monitoraggio della spesa si è proceduto tramite l'utilizzo dei programmi e degli applicativi dedicati all'analisi dei dati puntuali e all'aggiornamento degli impegni e dei consuntivi rispetto alle voci di *budget* assegnate, consentendo così di suggerire alle singole strutture territoriali le opportune azioni correttive in caso di scostamenti o ritardi nell'utilizzo delle somme assegnate.

5.3.1 Attività di controllo di ponti, viadotti e cavalcavia: procedure standardizzate e risorse impiegate

Come noto, Anas gestisce una rete stradale di oltre 30.000 Km, costituita da numerosi ponti e viadotti risultanti a patrimonio. L'attività di sorveglianza ed ispezione delle opere d'arte è posta nell'ambito della spesa corrente del bilancio, così come le attività di manutenzione ordinaria, oggi denominata ricorrente.

Le ispezioni su ponti e viadotti seguono le procedure interne predisposte sulla base della normativa di rango regolamentare emanata al riguardo, tra cui, in particolare, le circolari del Ministero dei lavori pubblici del 19 luglio 1967 e del 25 febbraio 1991, ed integrate con parametri, messi a punto negli anni, basati sulla vetustà e stato di degrado dell'opera, nonché sull'entità del traffico veicolare. Nello specifico, vengono effettuate: un'ispezione ricorrente,

ovvero visiva, da parte di tecnici, con cadenza trimestrale, su ogni opera d'arte di qualsiasi natura, complessità ed importanza; un'ispezione principale da parte di un ingegnere, con cadenza annuale, per i ponti di luce superiore a 30 metri e per i ponti di qualsiasi luce a seguito di eventuali criticità riscontrate durante l'ispezione ricorrente.

Le campagne di ispezioni ricorrenti e principali su ponti e viadotti vengono condotte su base annua; dopo l'ispezione materiale e la sua validazione, i dati e le risultanze delle attività confluiscono nel sistema gestionale Anas (*bridge management system*) per esame e verifica.

L'ultimo livello di ispezioni previsto dalla procedura Anas è l'ispezione approfondita. Tale modalità di ispezione prevede in genere l'esecuzione di indagini strumentali, finalizzate ad approfondire le condizioni di stato dell'opera e dei materiali costituenti, al fine di ottenere una conoscenza completa che consenta di superare gli eventuali dubbi emersi nel corso dell'ispezione di tipo visivo (principale o ricorrente).

Relativamente alle ispezioni ricorrenti, la tabella seguente riporta i risultati nazionali dell'ultimo biennio in riferimento ai ponti e viadotti lungo la rete.

Tabella 20 - Ispezioni ricorrenti ponti e viadotti nel biennio 2019 - 2020

	Trimestre	Opere d'arte a sistema	Opere d'arte ispezionate	Var. %
2019	I	14145	12846	90,8
	II	14277	12668	88,7
	III	14445	11776	81,5
	IV	14506	13471	92,9
2020	I	14554	14274	98,1
	II	14952	14905	99,7
	III	15058	15002	99,6
	IV	14795	14793	100

Fonte: ANAS

Seppur nel 2019 l'attività ispettiva sia apparsa per alcuni compartimenti non del tutto sufficiente rilevando una certa disomogeneità, si evidenzia, ad oggi, una positiva evoluzione del processo di sorveglianza tale per cui nel IV trimestre 2020 è stata raggiunta la copertura del 100 per cento delle ispezioni in tutte le strutture territoriali ad eccezione della Sardegna e della Toscana, laddove le *performance* pervengono rispettivamente ad incidenze del 97 per cento e del 99 per cento.

Nel 2020 inoltre, le ispezioni ricorrenti sui sovrappassi, presentano una copertura raggiunta nei quattro trimestri risultante mediamente pari al 98 per cento.

Quanto alle ispezioni principali, se nel 2019 il numero di tali ispezioni era pari a 3.886 (il dato complessivo del 2018 segnalava invece n. 2.070 ispezioni principali) e le stesse si presentavano anche in questo caso non del tutto uniformi sul territorio nazionale⁹, il numero complessivo delle ispezioni principali eseguite nel 2020 è pari ad 8.285. I risultati sopra descritti sono stati conseguiti attraverso il rafforzamento di quattro fattori fondamentali quali:

- I. il potenziamento dei sistemi informativi messi a disposizione dei tecnici aziendali (Bms, Ram);
- II. le azioni organizzative (struttura dedicata al processo ispettivo) ed assunzione di nuove risorse specializzate, il cui inserimento in azienda, in esito ad uno specifico percorso formativo, è stato avviato dallo scorso autunno;
- III. la pianificazione delle attività ed il monitoraggio continuo degli avanzamenti;
- IV. la definizione di nuove procedure aziendali.

Tuttavia, le *performance*, pur apprezzabili nella quantità, segnalano la necessità di un miglioramento in termini di qualità, e ciò anche alla luce degli adempimenti che deriveranno dall'adozione da parte del Mit delle "linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti" del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'ingegnerizzazione del processo manutentivo ha consentito nell'ultimo triennio, l'incremento dei cantieri di manutenzione che di seguito viene riassunto in termini economici di produzione netta:

- anno 2018: 570,0 milioni di euro;
- anno 2019: 665,2 milioni di euro;
- anno 2020: 800,7 milioni di euro.

In ultimo, per quanto concerne il 2021, l'obiettivo aziendale minimo di produzione netta è fissato a 900 milioni di euro, di cui il 40 per cento relativo a lavori di manutenzione delle opere d'arte.

⁹ Nel 2019 in Basilicata, Lombardia e Toscana, il numero di controlli è considerevolmente inferiore al numero previsto.

5.4 Le attività in ambito internazionale

Anche nel corso del 2019 le attività in ambito internazionale da parte di Anas sono state svolte tramite la controllata interamente partecipata *Anas international enterprise* S.p.a. (Aie), società con gravissime criticità che hanno dato luogo anche a segnalazioni alla Procura della repubblica di Roma ed alla Procura regionale della Corte dei conti per il Lazio (per maggiori approfondimenti sulla partecipata in questione si rimanda al capitolo 6.2.1 di questo referto). Sono inoltre proseguite le attività a suo tempo intraprese in Algeria, Qatar e Libia.

Nell'anno in esame le attività promozionali ed istituzionali sono state principalmente volte all'esplorazione di possibilità commerciali nel campo delle concessioni con la firma di importanti *memorandum* di intesa quale l'Mou per l'ingresso nella concessione della sezione 4 dell'anello centrale di Mosca e del *by pass* autostradale di Krasnodar (Dzok). Si segnala anche la partecipazione al *World Road Congress di ABU DHABI della World Road Association* (Piarc) svoltosi ad ottobre 2019. Il congresso mondiale dell'associazione mondiale della strada si svolge ogni 4 anni in una diversa capitale del mondo e vi partecipano i massimi esperti internazionali del settore strade.

5.5 Attività finanziate con contributi europei

Anas partecipa alla realizzazione delle politiche di coesione dell'Unione europea e dell'Italia per promuovere uno sviluppo territoriale più equilibrato e sostenibile. Per l'attuazione delle programmazioni 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 Anas ha gestito e gestisce i fondi strutturali europei.

Alle risorse europee si aggiungono le risorse nazionali stanziare nel fondo sviluppo e coesione 2014-2020, pensato con finalità di riequilibrio economico e sociale, destinate principalmente alle aree del mezzogiorno e in misura minore alle aree del centro nord, e le risorse destinate ai programmi complementari Pac e risorse liberate 2000-2006. Anas è inoltre beneficiario di fondi gestiti dall'Unione europea in forma diretta nell'ambito dei programmi comunitari: *Connecting europe facility* per le reti di trasporto *Transeuropee*, *Horizon 2020* programma europeo per la ricerca e l'innovazione, *life* strumento finanziario per l'ambiente ed Erasmus +.

Anas ha beneficiato di finanziamenti europei nazionali e regionali nell'ambito della programmazione 2007-2013 i cui rapporti finali di esecuzione (RFE) sono stati presentati alla Commissione europea entro il 31 marzo 2017. Per ogni programma operativo si riportano gli

importi complessivi rendicontati e ammessi, che potranno essere considerati definitivi alla conclusione delle procedure di approvazione dei rapporti finali di esecuzione da parte della Commissione europea, non ancora intervenuta al 31 dicembre 2019:

Tabella 21 - Attività finanziate con contributi europei (Pon e Por)

Programma operativo	Importo complessivo ammesso in milioni
Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e mobilità 2007-2013	208,06
Programma Operativo Nazionale (PON) Sicurezza per lo sviluppo 2007-2013	5,03
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Marche 2007-2013	11,56
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Campania 2007-2013	59,98
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Calabria 2007-2013	275,89
Programma Operativo Regionale (PO) FESR Sicilia 2007-2013	535,32
Totale	1.095,84

Fonte: ANAS

L'approvazione dei rapporti finali di esecuzione comporterà l'attivazione delle procedure per l'incasso dei crediti per i saldi dei contributi europei:

Tabella 22 - Importi crediti residui dei Pon e Por

PROGRAMMA OPERATIVO	Crediti (milioni di euro)
Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013	7,71
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Campania 2007-2013	12,5
Programma Operativo Regionale (POR) FESR Calabria 2007-2013	3,4
TOTALE	23,61

Fonte: ANAS

Per quanto riguarda l'approvazione del rapporto finale di esecuzione del Pon reti e mobilità 2007-2013, l'Anas dichiara di attendere le determinazioni conclusive in relazione all'audit effettuato dalla Commissione europea nel novembre 2016 su un campione di interventi inseriti nel programma, tra i quali per Anas l'intervento retrospettivo "SS 114 Orientale sicula ponte primosole" in Sicilia. L'intervento SS 96 barese Palo del Colle (inserito nel Pon) e l'intervento s.s. 268 del Vesuvio svincolo di Angri (inserito nel Por Campania), che hanno continuato ad essere oggetto di monitoraggio per i procedimenti giudiziari ed i provvedimenti delle autorità che hanno interessato ciascun intervento, saranno valutati dalle rispettive Autorità di gestione nell'ambito delle attività di chiusura dei programmi.

Programmi operativi nazionali e programmi operativi regionali 2014-2020

Anas sta partecipando in qualità di beneficiario al corrente settennato della programmazione europea dei fondi strutturali e di investimento europei (sie).

Di seguito il riepilogo al 31 dicembre 2019 degli importi complessivi ammessi a finanziamento per gli interventi Anas selezionati nei Pon e nei Por, i crediti residui sulle rendicontazioni presentate e gli importi incassati.

Tabella 23 – Pon ‘Infrastrutture e Reti’ 2014 – 2020*(valori in euro)*

INTERVENTI		RISORSE ASSEGNATE	RENDICONTAZIONI al 31.12.2019	CREDITI al 31.12.2019
1	Smart Road A2	21.000.000,00	0,00	0,00
2	Innalzamento livello servizio SS 193 di Augusta	5.599.587,20	0,00	0,00
3	Svincolo autostrada Porto di Gioia Tauro – A2 "Autostrada del Mediterraneo" Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada SA-RC al tipo I/A norme CNR/80 Tronco 3° tratto 2° lotto 3° stralcio C - dal km 382+475 al km 383+000 - svincolo Rosarno	6.000.000,00	0,00	0,00
4	Porto di Gioia Tauro – Lavori di potenziamento funzionale raccordo stradale sud alla rete TEN-T. Costruzione del I lotto dell'infrastruttura tra il gate porto GT lato sud e la SS 18	19.678.774,85	0,00	0,00
TOTALE		52.278.362,05	0,00	0,00

Fonte: ANAS

Come si evince dalla tabella su esposta, le rendicontazioni ed i crediti al 31 dicembre 2019 riferiscono un valore di importo pari a zero, ciò, in quanto, non è ancora stato completato l'iter di convenzionamento.

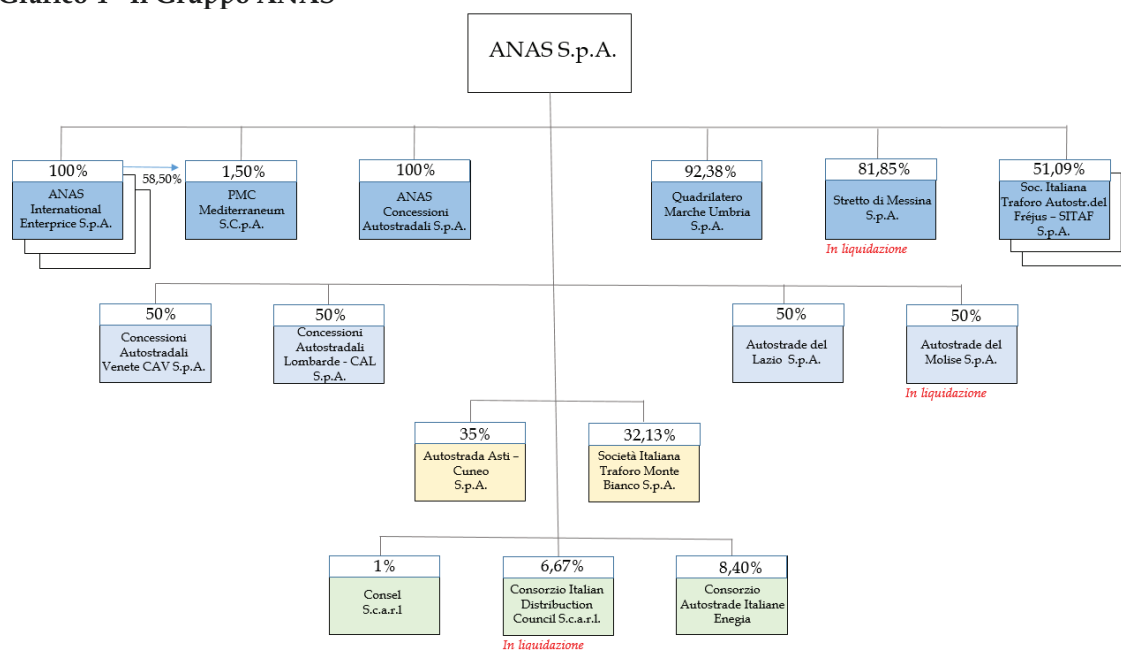
Le attività di rendicontazione delle spese per la richiesta dell'incasso del corrispondente contributo europeo potranno iniziare unicamente con la sottoscrizione della convenzione e conseguentemente generare i relativi crediti.

6. LE PARTECIPAZIONI

6.1 Quadro generale delle partecipazioni

La composizione del gruppo Anas al 31 dicembre 2019 è illustrata nella figura che segue:

Grafico 4 - Il Gruppo ANAS



Fonte: ANAS

■	Controllate
■	Controllo congiunto con le Regioni
■	Collegate
■	Altre Partecipazioni

Tabella 24 - Quadro riassuntivo delle partecipazioni dirette

(in milioni)

Denominazione	Partecipazione Anas(%)	Capitale Soc./ fondo consortile al 31.12.2019	Patr. Netto al 31.12.2019	Utile (Perdita) di esercizio	Patr. Netto quota Anas	Valore partec. Anas al 31.12.2019
Società controllate						
Anas International Enterprise S.p.a.	100,000	3.000	2.042	(1.013)	2.042	10.513
Anas Concessioni Autostradali S.p.a.	100,000	1.000	887	(58)	887	1.000
Quadrilatero Marche Umbria S.p.a.	92,382	50.000	50.000	0	46.191	48.500
Stretto di Messina S.p.a. in liq.	81,848	383.180	385.730	265	315.712	315.712
Sitaf S.p.a. ¹⁰	51,092	65.016	393.226	32.835	200.907	160.989
Pmc Mediterraneum S.C.p.a.	1,500	1.000	1.000	0	15	4
Società collegate						
Autostrade del Lazio S.p.a.	50,000	350	188	(162)	94	175
Autostrada del Molise S.p.a. - in liq.	50,000	3.000	1.470	0	735	24
CAL -Concessioni Autostradali Lombarde S.p.a.	50,000	4.000	5.491	131	2.746	2.000
CAV -Concessioni Autostradali Venete S.p.a.	50,000	2.000	167.865	27.003	83.933	1.000
Autostrada Asti Cuneo S.p.a. ⁽²⁾¹¹	35,000	200.000	206.082	1.716	72.129	20.600
Soc. Traforo Monte Bianco S.p.a.	32,125	198.749	232.301	11.059	74.627	159.902
Altre partecipazioni						
Consorzio autostrade italiane energia	8,400	115	114	0	10	9
Consorzio Italian Distribution Council S.c.a.r.l. in liq. ¹²	6,670	70	70	0	5	5
CONSEL S.c.a.r.l. ¹³	1,000	51	52	0	1	1

Fonte: ANAS

¹⁰ La quota azionaria include anche le partecipazioni acquisite nel 2014 dalla Provincia di Torino (ora Città Metropolitana di Torino) e da F.C.T. holding S.p.a. (socio unico Comune di Torino) pari complessivamente al 19,35 per cento del capitale sociale, e rese in data 27 ottobre 2020 in adempimento delle sentenze del Consiglio di Stato n. 7392 del 2019 e n. 7393 del 2019.

¹¹ Il capitale sociale risulta versato per 50 milioni di euro.

¹² I dati sono relativi al bilancio 2011, l'ultimo approvato.

¹³ I dati sono relativi al bilancio al 30 settembre 2019.

6.2 Le società controllate

Al 31 dicembre 2019 risultano direttamente controllate da Anas le seguenti società:

- *Anas International Enterprise* S.p.a. (100 per cento);
- *Anas Concessioni Autostradali* S.p.a. (100 per cento);
- *Quadrilatero Marche-Umbria* S.p.a. (92,38 per cento);
- *Stretto di Messina* S.p.a. - in liquidazione (81,85 per cento);
- *Società Italiana Traforo Autostrade del Fréjus* S.p.a. (51,09 per cento);

Pmc Mediterraneum s.c.p.a., è partecipata direttamente con una quota dell'1,5 per cento e risulta indirettamente controllata tramite *Anas International Enterprise* S.p.a. in virtù di una partecipazione del 58,5 per cento al capitale sociale.

6.2.1 *Anas International Enterprise* S.p.a.

Anas International Enterprise S.p.a. (d'ora in poi Aie), costituita nel 2012, opera a livello internazionale nel settore dei servizi integrati di ingegneria per infrastrutture di trasporto e persegue il proprio oggetto sociale anche attraverso contratti di concessioni, in *project financing* ovvero basati su partenariati pubblici o privati, assunti direttamente o indirettamente tramite società, consorzi e/o imprese partecipate. La società è controllata ed è soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Anas, che ne detiene il 100 per cento del capitale sociale.

Al 31 dicembre 2019, Aie partecipa direttamente ed esercita il controllo sulle seguenti società:

- *Pmc Mediterraneum* S.c.p.a. ("Pmc", partecipazione del 58,5 per cento), costituita nel dicembre 2013 insieme ad Anas, progetti Europa & Global S.p.a. e Italsocotec S.p.a., per dare esecuzione al contratto – già affidato agli altri soci in raggruppamento temporaneo di impresa - avente ad oggetto l'espletamento dei servizi di *project management* per il progetto dell'autostrada Ras-Ejdyer Emssad in Libia, nell'ambito del trattato di amicizia italo-libico del 30 agosto 2008;
- *Aie Rus* Llc ("Aie Rus", partecipazione del 51 per cento), costituita in Russia nel giugno 2017 per acquisire una partecipazione azionaria del 51,1 per cento della società *Road investment company* ("Ric"), concessionaria per la costruzione e gestione dell'autostrada della M4 - Sezione 4 (228 km), tra le città di Rostov sul Don e Krasnodar. AIE RUS detiene inoltre una partecipazione del 40 per cento nel capitale sociale della società di

diritto russo *United operator* Llc, fornitrice di Ric per i servizi di manutenzione e gestione del suddetto tratto autostradale;

- *Anas Tec Gulf Engineering* LLC (“Atg”, partecipazione del 45 per cento), costituita in Qatar nel marzo 2017, per poter meglio cogliere le opportunità di business nell’area del Golfo. ATG, in virtù di una partecipazione al capitale del 99,99 per cento, controlla a sua volta *Anas Tec India* (“Ati”), società costituita per l’esecuzione - in *joint venture* con la società di diritto indiano *Avexa Corporation private limited* - del progetto “*package IX*”, avente ad oggetto lo sviluppo della progettazione, costruzione e manutenzione di due lotti stradali di Amaravati, nuova capitale dell’Andhra Pradesh.¹⁴

Così come già esposto nel precedente referto, in data 26 luglio 2019, la Società Aie ha approvato un bilancio per l’anno 2018 presentando una perdita di 7,5 milioni.¹⁵

Anas, preso atto della situazione patrimoniale di Aie, ha deliberato in sede assembleare di coprire integralmente le perdite cumulate risultanti anche mediante l’abbattimento del capitale sociale, nonché di ricostituire quest’ultimo per l’importo di 3 milioni, che è stato contestualmente sottoscritto e versato. Il Consiglio di amministrazione della società Aie ha approvato il piano industriale 2020-2024 nella seduta del 20 novembre 2019. La direzione centrale strategie, pianificazione e sostenibilità di Fs ha individuato dei punti di criticità, anche con riferimento a situazioni sinergiche con ulteriori società del gruppo, ravvisando l’opportunità dell’istituzione di un gruppo di lavoro Fs-Anas-Aie per la modifica e revisione del piano.

Il bilancio di Aie 2019, approvato in data 20 luglio 2020, si è chiuso con una perdita di 1,01 milioni di euro, superiore al terzo del capitale sociale.

In considerazione delle difficoltà gestionali Anas ha prorogato l’impegno a fornire il supporto finanziario e/o patrimoniale, necessario a consentire l’operatività aziendale e a non incorrere in conseguenze pregiudizievoli rispetto ai contratti attivi in essere, non oltre l’approvazione del bilancio Aie 2020.

Contestualmente Anas ha avviato un progetto di riassetto delle attività estere, ad oggi demandate interamente ad Aie.

¹⁴ I lavori risultano sospesi da maggio 2019

¹⁵ Bilancio redatto secondo il postulato della continuità aziendale, avendo Aie ricevuto in data 18 giugno 2019 una “*comfort letter*”, nella quale il socio Anas esprimeva l’impegno a fornire il supporto finanziario e/o patrimoniale necessario a consentire l’operatività aziendale e ad evitare la liquidazione della Società per il 2019. Tutto ciò in linea con le aspettative di un piano industriale analitico ed un complessivo riassetto del governo societario con adeguati presidi di controllo.

Tale iniziativa nasce dall'analisi dai risultati di esercizio negativi conseguiti negli ultimi esercizi, nonché dalla constatazione del progressivo deterioramento della situazione patrimoniale e finanziaria¹⁶ e dalle incerte prospettive di rilancio di Aie e prevede, in estrema sintesi, l'internalizzazione in Anas delle attività relative ai servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, più vicine al core business della controllante, e il trasferimento ad Anas concessioni autostradali S.p.a.¹⁷ delle attività Aie relative alle concessioni autostradali a pedaggio/ corrispettivo. Le iniziative non più profittevoli e/o non coerenti con gli obiettivi industriali di gruppo verrebbero liquidate e con esse verrebbe successivamente liquidata anche Aie.

In data 4 settembre 2020 è stato ricevuto il nulla osta della capogruppo necessario per dare avvio alla fase esecutiva del progetto.

Qatar ed India

In fase di approvazione del bilancio di esercizio 2018, Aie aveva acquisito, seppur con diverse difficoltà, le prime informazioni sull'andamento della gestione delle società Atg ed Ati che evidenziavano un possibile rischio di mancata e/o tardiva restituzione dei finanziamenti *intercompany* concessi da Aie. Gli amministratori, a valle delle informazioni ottenute e delle successive valutazioni effettuate sulla possibilità di recuperare i finanziamenti concessi da Aie alla partecipata diretta Anas Tec Gulf sia per le attività in Qatar che per quelle in India, demandate alla partecipata indiretta Anas Tec India (100 per cento Atg), già lo scorso esercizio avevano proceduto ad un accantonamento straordinario di un 'fondo rischi ed oneri verso società partecipate' per 5,7 milioni di euro. La situazione di insolvenza ravvisata per la società Atg ha avuto ulteriore conferma nel mese di ottobre 2019 con il mancato rimborso del finanziamento pari a 4 milioni di euro, concesso nel 2018 per la costituzione della società Ati e l'esecuzione del progetto 'Package IX' per la nuova capitale dell'Andhra Pradesh Amaravati. A seguito delle ulteriori evidenze acquisite nel corso del 2019, gli amministratori di Aie hanno ritenuto opportuno procedere all'integrale svalutazione del credito vantato verso la società

¹⁶ Aie riceve i prospetti patrimoniali e gestionali dalle società controllate, ad esclusione di quelli della società di diritto qatarino *Anas Tec Gulf Engineering* ('ATG') e della società di diritto indiano da quest'ultima controllata *Anas Tec India* ('Ati'), le quali non hanno fornito dettagli gestionali né nel corso del 2018, né nel corso del 2019, ciò rappresentando un elemento di alta criticità.

¹⁷ Denominata anche Aca.

Atg, attraverso la riallocazione a fondo svalutazione crediti dell'importo di 5,7 milioni di euro stanziato a fondo per rischi ed oneri nell'esercizio 2018.

Si precisa che durante l'esercizio in esame, a fronte delle criticità finanziarie e gestionali sopraindicate, è stata depositata presso la Procura della Corte dei conti del Lazio e la Procura della Repubblica di Roma una denuncia relativa a fatti concernenti la gestione del gruppo in Qatar e più in generale di Aie S.p.a.¹⁸, in ordine ai quali sono tuttora in corso indagini della magistratura ordinaria e di quella contabile

Anas ha provveduto ad affidare un servizio di assistenza legale per la verifica della percorribilità di eventuali azioni di responsabilità da promuovere nei confronti del *management*/azionisti di Atg ed Ati, per la chiusura della società Atg e per l'eventuale recupero dei crediti in Qatar.

6.2.2 Pmc Mediterraneum S.c.p.a.

Pmc è stata costituita nel dicembre 2013 da Anas, Aie, Progetti Europa & Global S.p.a. e Italsocotec S.p.a., per dare esecuzione al contratto, già affidato ai suoi azionisti in raggruppamento temporaneo di impresa, avente ad oggetto l'espletamento dei servizi di *project management* per il progetto dell'autostrada Ras-EjdyeEmssad in Libia ("il contratto"), nell'ambito del trattato di amicizia italo-libico del 30 agosto 2008.

Con una quota di partecipazione al capitale sociale diretta dell'1,50 per cento e indiretta, tramite Aie, del 58,50 per cento, Anas controlla ed esercita, tramite Aie, attività di direzione e coordinamento su Pmc.

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

Non si evidenziano avanzamenti produttivi nel corso del 2019 e nel mese di settembre è stato rinnovato l'*addendum* contrattuale che prevede una prosecuzione delle attività eseguibili a distanza, nelle more di una possibile risoluzione del conflitto ancora in corso in Libia. Il recente inasprimento del conflitto non consente di fare alcuna previsione sull'evoluzione della situazione socio-politica del paese e, quindi, del progetto.

¹⁸ Alla denuncia del 17 giugno 2019, hanno fatto seguito due note contenenti ulteriore documentazione a supporto.

Il bilancio 2019 chiude in pareggio, per effetto del ribaltamento sui soci di tutti i costi ed i ricavi inerenti il contratto.

I costi della produzione complessivamente sostenuti nell'esercizio risultano pari a 147 mgl di euro a fronte di ricavi, rappresentati dalla quota di conguaglio del periodo di spettanza dei consorziati pari a 149 mgl di euro.

6.2.3 Anas concessioni autostradali S.p.a.

Anas concessioni autostradali S.p.a. ("Aca") è stata costituita da Anas nel 2017 al fine di ottimizzare le proprie attività nei settori delle concessioni di costruzione e gestione di infrastrutture di trasporto a pedaggio/corrispettivo e dei servizi integrati di ingegneria e di promuoverne ulteriormente lo sviluppo.

La Società, nel corso dell'anno in esame, non si è resa operativa ed al 31 dicembre 2019, i costi di amministrazione e gestione, relativi quasi esclusivamente a prestazioni di servizi, ancorché ridotti al minimo, data l'inesistenza di funzionalità della Società e l'assenza di personale dipendente, non hanno potuto trovare copertura nei ricavi propri ed hanno generato una perdita di esercizio pari a 58.000 euro.

La situazione al 30 giugno 2020, presumeva l'avvio dell'operatività della società nell'ambito dell'operazione di riassetto delle attività estere di Anas. Tale operazione prevedeva infatti che le attività relative alle concessioni autostradali in ambito internazionale, gestite fino ad oggi dalla controllata Aie, sarebbero state trasferite ad Aca unitamente alle partecipazioni già detenute da Anas in concessionarie di autostrade a pedaggio. Ad oggi la Società, però, risulta ancora non operativa ed in considerazione dell'inserimento di Anas nell'elenco di cui all'art.1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n.196, non possono essere sottoscritti aumenti di capitale, effettuati trasferimenti straordinari o aperture di credito, né essere rilasciate garanzie, pur con le eccezioni e procedure ivi previste ed appare urgente adottare misure conseguenti.

6.2.4 Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A.

Quadrilatero Marche-Umbria S.p.a. (QMU) è una società pubblica di progetto senza scopo di lucro, ai sensi dell'art. 172 del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163, ora abrogato e sostituito dall'art. 193 del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 (il "nuovo codice dei contratti pubblici") e successive modificazioni, che ha per oggetto (quale soggetto attuatore unico) la realizzazione del progetto

pilota (il “progetto”) denominato “Asse viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna”, di cui alle delibere Cipe n. 121 del 2001, n. 93 del 2002 e n. 13 del 2004, infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale, ai sensi della legge obiettivo n. 443 del 2001.

La società è controllata da Anas (quota di partecipazione al capitale sociale pari al 92,38 per cento) ed è partecipata, per il residuo 7,62 per cento da Regione Marche, Sviluppo Umbria (Regione Umbria), Provincia di Macerata e C.c.i.a.a. di Macerata e di Perugia.

La Società è impegnata nella progettazione e realizzazione delle tratte stradali costituenti il sistema di viabilità (o anche “piano delle infrastrutture viarie” o “Piv”) di competenza di Anas e degli enti territoriali interessati. Il Piv si sviluppa principalmente intorno ai due assi principali umbro-marchigiani, l’arteria Foligno-Civitanova Marche della s.s. 77 (il c.d. “*maxilotto 1*”) e la direttrice Perugia-Ancona delle s.s. 318 e 76 (il c.d. “*maxilotto 2*”). Entrambi i *maxilotti* sono stati affidati nel 2006 a contraenti generali.

La società è sottoposta all’attività di direzione e coordinamento di Anas.

Nel 2019, il quadro delle opere del progetto Quadrilatero, previsto dal Cipe con la delibera n. 64 del 1° dicembre 2016 (G.U. 12 maggio 2017 n. 109), ha trovato definizione nell’ambito della delibera Cipe n. 36 del 24 luglio 2019 (G.U. 25 gennaio 2020 n. 20) con cui è stato approvato l’aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma 2016-2020 Mims-Anas.

Con riferimento al *maxilotto 1*, si segnala in particolare che in data 30 maggio 2019 è stato aperto al traffico il *sublotto 2.5* (SS 3 tratto Anas Pontecentesimo – Foligno) ed al 30 giugno 2020 tutte le tratte, per complessivi 42 km, risultano aperte al traffico.

È tutt’ora in corso il contenzioso instaurato nel 2016 presso il Tribunale delle imprese di Roma da Anas e Qmu nei confronti del contraente generale (cg) Val di Chienti e della direzione lavori, per il ristoro dei danni derivanti dalle non conformità delle opere e dagli intervenuti ritardi, ivi compresi i danni all’immagine della stazione appaltante e della sua controllante, per un importo complessivo di circa 450 milioni. In sede di comparsa di costituzione e domanda riconvenzionale il cg ha richiesto l’importo complessivo di circa 1.162 milioni a titolo di ristoro degli oneri evidenziati nelle riserve contabili. In data 31 marzo 2020 è stata depositata la relazione definitiva della Ctu, ampiamente favorevole alla parte attrice (Qmu/Anas). L’udienza di prosecuzione del giudizio, che doveva tenersi in data 18 maggio 2020, è stata rinviata a causa dell’emergenza sanitaria da Covid-19.