

# Fs-Anas, via libera al gigante dei trasporti

**Alessandro Arona**  
**Celestina Dominelli**

Per la chiusura del cerchio ci vorrà ancora un po'. Ma intanto ieri dal Consiglio dei ministri è arrivato il primo via libera alla fusione tra Ferrovie e Anas, come ha confermato anche il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, intercettato dai cronisti al suo arrivo al Mise per il tavolo su Alitalia. La norma che dettaglia l'operazione è ancora alla messa a punto definitiva e sarà inserita nel decreto legge sulla manovra a valle del semaforo verde accordato mercoledì dalla Ragioneria generale dello Stato che aveva sollevato alcuni rilievi sul possibile impatto delle nozze sulla finanza pubblica.

La soluzione trovata dai due ministeri interessati (Tesoro e Infrastrutture) sarebbe quella di un aumento di capitale - e non più di un trasferimento a titolo gratuito di cui pure si era parlato nelle scorse settimane - che sarebbe effettuato dallo Stato conferendo Anas al gruppo guidato da Renato Mazzoncini. In questo modo, la

prima manterrebbe la sua autonomia lasciando invariato il patrimonio dello Stato a operazione avvenuta. A stabilire l'entità della ricapitalizzazione sarà una perizia di parte: attualmente il valore nominale di Anas, al lordo delle partecipazioni, è di 2,8 miliardi, ma sarà la suddetta analisi a individuare l'esatto ammontare dell'aumento di capitale. Anche perché per fissare l'asticella sarà necessario anche avere un quadro preciso del contratto di programma nonché dei flussi di cassa futuri della società, affidata alla guida di Gianni Vittorio Armani.

Le nozze Fs-Anas hanno l'obiettivo di creare un polo integrato nel settore dei trasporti con un fatturato da 10 miliardi di euro, 75mila dipendenti e circa 43mila chilometri di reti gestite. Lavorando fianco a fianco, come indicato dal piano industriale di Fs 2017-2026, le due aziende potranno trarre enormi vantaggi. In una prima fase, è la stima contenuta in quel piano, si potranno già avere consistenti risparmi per 400 milioni di euro in virtù

delle sinergie che consisteranno «proprio in una visione comune degli investimenti in infrastrutture stradali e ferroviarie e nella razionalizzazione dei costi». Il Piano industriale Fs prevede investimenti Anas per 15,5 miliardi che, uniti a quelli pianificati per la rete ferroviaria, portano a oltre 78 miliardi la quota totale per le infrastrutture.

Nel decreto legge compaiono altre due norme che riguardano l'Anas: lo sblocco di 700 milioni di euro ai fini della soluzione del vecchio contenzioso con le imprese e una norma per accelerare gli investimenti del nuovo contratto di programma (previsto al Cipe entro il mese di maggio).

Il problema contenzioso è noto da tempo. La società strade ha accumulato negli anni liti giudiziarie con le imprese di costruzione, per lavori che sono oggi quasi tutti conclusi, per un ammontare di circa 9 miliardi di euro di "petitum", cioè di richieste di risarcimento da parte delle imprese. Una cifra monstre, che però l'Anas calcola sostenibile (in base

alle sentenze degli ultimi anni) con non più di un decimo delle richieste.

Il presidente Gianni Armani vuole liberarsi di questa "zavorra" in tempi certi: ha creato una struttura ad hoc per proporre alle imprese accordi bonari con criteri unitari e accelerati, e dall'altra parte l'Ad di Fs Mazzoncini ha più volte detto che per fare la fusione bisogna prima risolvere il problema del contenzioso.

Il decreto legge vara finalmente una norma che è entrata e uscita da diverse bozze di disegni di legge governativi o decreti leggi dal settembre scorso ad oggi, senza essere mai approvata. Ora ci siamo: si autorizza l'Anas a utilizzare per il contenzioso una somma di 700 milioni di euro, già presente nel suo bilancio (risparmi di interessi su grandi opere degli ultimi dieci anni) ma finora congelata.

L'altra norma è sugli investimenti. Qui il problema sono i tempi lunghissimi con i quali il governo sta definendo il nuovo contratto di programma Anas con l'autonomia finanziaria. Previsto dalla legge di stabilità 2016 (dal 1° gen-

naio 2016, dunque), dovrebbe finalmente consentire all'Anas di uscire - dal punto di vista contabile - dal perimetro della Pubblica amministrazione. Come? Classificando i trasferimenti statali per gli investimenti non più come finanziamenti a fondo perduto ma come "corrispettivo" per servizio e realizzazione di opere. Tutto questo significa definire un complesso contratto Stato-Anas con parametri di qualità e prestazioni in base ai quali il corrispettivo potrà variare (da un minimo a un massimo).

L'operazione è slittata per mesi e mesi, fino ad apparire in forse nei mesi scorsi per i paletti fissati dal Mef. Ora pare sbloccata, e il ministero delle Infrastrutture conta di portare il documento al Cipe entro maggio, sbloccando così i finanziamenti per 6,6 miliardi di euro già stanziati dalla legge di bilancio 2016 ma rimasti congelati. Per recuperare il ritardo il decreto legge consentirà all'Anas di spendere subito una prima quota dei 6,6 miliardi subito dopo l'approvazione da parte del Cipe, senza aspettare registrazione della Corte dei Conti e pubblicazione della delibera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IN CIFRE**

**10 miliardi**

**Il fatturato Fs-Anas**

La fusione tra Ferrovie dello Stato e Anas darà vita a un gigante industriale del settore dei trasporti con un fatturato di 10 miliardi, 75mila dipendenti e circa 43mila chilometri di reti gestite

**2,8 miliardi**

**Il valore nominale di Anas**

Si dovrebbe procedere a un aumento di capitale da parte dello Stato, conferendo Anas al gruppo Fs

**6,6 miliardi**

**Fondi Anas da sbloccare**

Il nuovo Contratto Stato-Anas dovrebbe andare al Cipe a maggio. Con il Dl si consente all'Anas di utilizzarne subito una quota senza aspettare la pubblicazione della delibera