

Anas e Ferrovie dello Stato: quel matrimonio di interesse che ora rischia di deragliare

*Negli anni hanno accumulato gravi «criticità»
Così Palazzo Chigi prova a fare quadrare i conti*

Camilla Conti

■ Il 27 novembre 2015 l'Anas chiama a raccolta le eccellenze del mondo dell'architettura e dell'ingegneria attraverso un bando di gara internazionale, pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* e battezzato con il titolo «Reinventata cavalcavia». Obiettivo del concorso, secondo il presidente Gianni Vittorio Armani, «dare forme nuove alle strade del futuro che, oltre ad essere in armonia con i nostri splendidi paesaggi, dovranno anche garantire una migliore viabilità al Paese».

Sono passati meno di due anni. E i ponti della Penisola vanno sicuramente reinventati perché continuano a crollare. L'ultimo - costruito nel 1990 - è venuto giù martedì a Fossano, vicino a Cuneo, fortunatamente senza vittime. La lista si fa sempre più lunga. Mentre aumentano i faldoni sulle scrivanie dei magistrati, l'Anas ha nominato una commissione interna per accertare «cause e responsabilità». L'azienda pubblica che gestisce 26mila chilometri di strade e autostrade, con 11mila ponti e 1.300 gallerie, sta per sposarsi con le Ferrovie dello Stato per dare vita a un polo con 10 miliardi di ricavi e 75mila dipendenti. Il governo assicura che il nuovo gruppo diventerà un volano di investimenti pubblici e privati per consolidare la ripresa. Al di là dei proclami di rito, il vero obiettivo di Palaz-

zo Chigi è quello di far uscire l'Anas dal perimetro della pubblica amministrazione con evidenti benefici per la finanza pubblica considerando il deconsolidamento del debito Anas di 500 milioni. Roma potrà abbassare il rapporto deficit/pil con una riduzione che qualche analista stima attorno allo 0,5 per cento.

Ma la strada verso l'altare non è in discesa. Per l'Anas, perché dovrà dire addio ai contributi a fondo perduto trasferiti dallo Stato passando a dei corrispettivi calcolati in base ad alcuni parametri come il traffico effettivamente registrato sulla rete, il rispetto di costi e tempi degli investimenti e le performance dei servizi. Per le Fs, perché la promessa sposa porta in dote un enorme contenzioso (circa 9 miliardi di *petitum*) aperto da tempo con le aziende appaltatrici di lavori stradali. Anas - feudo e «mangiatoia» della politica già dagli anni Novanta - sconta ancora la pesante eredità della gestione Ciucci, Pietro, presidente dal 2006 al 2015 (nell'ultima parte del mandato anche ad e direttore generale), decennio dominato da scandali e ossessione per le grandi opere. Come l'infinta Salerno-Reggio Calabria che Ciucci aveva promesso di ultimare entro il 2013.

Nel maggio del 2015 arriva Gianni Vittorio Armani, ingegnere elettronico, ex consulente McKinsey che in realtà sognava la poltrona di ad di

PROBLEMI

Nonostante i cambi al vertice, scandali e crac finanziari non si sono mai arrestati

Terna, gruppo all'interno del quale aveva guidato la società che si occupa di esercizio e sviluppo della rete elettrica nazionale. Ma nel 2014 Matteo Renzi affida il timone di Terna a Matteo Del Fante ripescando un anno dopo Armani come ad di Anas. Più che renziano il manager viene da una famiglia di destra: il padre Pietro, scomparso nel 2009, è stato per dieci anni deputato di An in ottimi rapporti con Altero Matteoli, ex ministro dell'Ambiente e delle Infrastrutture. Il nonno, il conte Gianni Caproni, è stato pioniere dell'industria aeronautica italiana insieme a Giovanni Agusta. «Farò dell'Anas un'azienda normale», ha promesso Armani in un'intervista a Repubblica nel novembre del 2015. Intanto in Italia i ponti continuano a venire giù. E anche per i trasporti eccezionali è sempre più difficile viaggiare sulle strade italiane con il risultato che la complessità dei premessi e dei nuovi divieti sta paralizzando molte spedizioni, ritardando i tempi di consegna e facendo perdere soldi e commesse alle aziende.

Eppure i soldi per i controlli non mancano. Nel contratto di programma 2015-19, che prevede 20,2 miliardi di investimenti, 8,2 sono destinati proprio alla manutenzione straordinaria. Nel 2016 l'Anas ha stanziato 1,6 miliardi attivando bandi per interventi su gallerie, ponti, viadotti, pavimentazione e impiantistica. Bandi come quello del novembre 2015 sui cavalcavia da «reinventare».