

Lega pronta a salire sul treno di Fs, ma prima vuole far scendere Anas

di **Andrea Pira**

Deve essere uno dei tasselli della trasformazione di Ferrovie dello Stato in un conglomerato industriale della mobilità integrata. Trascorsi poco meno di otto mesi dal via libera del governo, dato poco prima di Natale, l'incorporazione di Anas all'interno del gruppo Fs rischia già di deragliare sulle dichiarazioni dei sottosegretari alle Infrastrutture e ai Trasporti, Armando Siri e Edoardo Rixi. Ancora più alte sono le probabilità che il prossimo 26 luglio l'assemblea decida di far saltare la poltrona dell'amministratore delegato di Ferrovie, Renato Mazzoncini, voluto da Matteo Renzi nel 2015 e rinviato a giudizio nell'ambito dell'inchiesta su Umbria Mobilità, per questo in bilico in base alla clausola etica dell'azienda.

Con forme diverse, i due leghisti hanno ribadito come, a detta del Carroccio, Ferrovie si debba occupare di far funzionare bene i treni, mentre la società guidata da Gianni Vittorio Armani di gestire al meglio le strade. Sotto traccia c'è l'idea che l'operazione, finalizzata a gennaio con il conferimento delle azioni in capo al Mef per l'aumento di capitale da 2,86 miliardi di euro del gruppo Fs, sia legata al contenzioso da 9 miliardi di Anas, da accollare a Ferrovie. Più sfumata la posizione del ministro Danilo Toninelli, che prima chiede una valutazione dei costi e

benefici della fusione in un'unica realtà industriale da 11,2 miliardi di fatturato nel 2018 con investimenti in dieci anni per 108 miliardi. Dal ministero dell'Economia, azionista al 100%, l'indicazione è invece di proseguire con le nozze, i cui benefici sono sempre stati quantificati in sinergie per 400 milioni di euro, con una riduzione dei costi per Anas attorno al 3%. Compito dell'incorporazione, d'altra parte, era garantire autonomia finanziaria alla società della strada, tasto sul quale Armani preme sin dal suo insediamento al vertice nel 2015. Perciò

il presidente, commentando le intenzioni del governo, giudica le parole di Toninelli come le «più sensate», aggiungendo che «è fondamentale non perdere la connotazione industriale e l'autonomia finanziaria perché le consente di investire in modo efficiente a tutto vantaggio della competitività del Paese». Per poi concludere: «Siamo uno strumento del ministero dei Trasporti, che si muove con regole del ministero».

Intanto si resta in attesa dell'ultimo bilancio di Anas. L'assemblea

dovrebbe svolgersi il prossimo 27 luglio, all'indomani di quella

di Ferrovie, sul cui tavolo ci sarà con molta probabilità il dossier Mazzoncini. Il cda non è in scadenza, è stato nominato a dicembre dal governo Gentiloni, negli stessi giorni in cui veniva dato il via libera all'integrazione e in anticipo sulla scadenza prevista in primavera. L'intesa

di governo sul nome di Fabrizio Palermo amministratore delegato di Cassa Depositi e Prestiti (soluzione gradita ai pentastellati), lascia alla Lega l'ultima parola per il vertice delle Ferrovie. Il candidato più accreditato all'eventuale avvicendamento è Giuseppe Bonomi. L'avvocato di Varese gode del gradimento di Matteo Salvini. Da sempre vicino alla Lega e con un trascorso in Sea, oggi è al vertice di Arexpo, la società che gestisce i terreni alle porte di Milano sui quali nel 2015 si è tenuta l'Esposizione universale. Il sottosegretario Siri ha comunque fatto intendere che si potrebbe anche propendere per una soluzione interna e le indiscrezioni parlano di sondaggi fatti con Maurizio Gentile, attuale ad di Rfi. Con un management amico e mentre prende corpo l'idea di un ritorno al controllo pubblico per Alitalia riprendono vigore anche i rumor su un possibile ruolo di Fs nel rilancio della compagnia. Una soluzione di sistema, già avanzata in passato sotto la gestione di Mauro Moretti in Ferrovie, sulla quale il governo giallo-verde per il momento glissa. (riproduzione riservata)

