

# LE NOZZE TRA ANAS E FERROVIE

## Nasce il colosso dei trasporti

### Tra due anni sarà privato



ANAS FERROVIE, I NUMERI DEL MATRIMONIO

il nuovo soggetto  
avrà un fatturato  
di 10 miliardi

Anas gestisce:

**26.000 chilometri**  
26mila chilometri di strade  
11mila ponti e 1300 gallerie.

## Binari che portano musica in Italia

### Rinnovato l'accordo con Santa Cecilia

Ferrovie dello Stato Italiane insieme all'Accademia Nazionale di Santa Cecilia anche per la Stagione Sinfonica e da Camera 2017/18. Sarà il vettore per le tournée italiane dell'Orchestra e del Coro.

# Anas-Fs, le nozze dell'anno

## Nasce il supergruppo da 75mila dipendenti e 10 miliardi di fatturato

Le sinergie produrranno  
400 milioni di risparmi  
all'anno. Via con l'aumento  
di capitale di Ferrovie

Il traguardo a ottobre. Ci guadagneranno tutti: le due aziende e lo Stato che si alleggerirà dei debiti Anas. Treni e strade, ferro e asfalto, capacità di investimenti di 7 miliardi e immobilizzazioni per circa 60 miliardi. Il nuovo soggetto avrebbe 75 mila dipendenti e 41 mila chilometri di reti gestite da un grande polo nazionale.



Alessia Gozzi  
ROMA

Tutto scritto nel piano industriale 2017-2026, Ferrovie-compresi gli autobus a lunga percorrenza

RENATO MAZZONCINI  
ad Ferrovie

**D**AI SONNACCHIOSI treni a vapore all'alta velocità, duecento anni di progresso hanno plasmato il nostro modo di spostarci. Per divertimento, per lavoro, per necessità. «Nell'oggi cammina già il domani», diceva il poeta inglese Coleridge. E i tempi moderni ha una parola chiave: mobilità intermodale, che significa accompagnare il viaggiatore dalla porta di casa alla destinazione finale. Concetto che le Ferrovie targate Mazzoncini hanno cercato di interpretare nel piano industriale 2017-2026, con gli autobus a lunga percorrenza e, soprattutto, con le nozze dell'anno. Quelle con Anas. La società stradale diventerebbe una delle controllate del gruppo, una sorella di Rfi per intenderci, mantenendo la propria autonomia.

**UN'OPERAZIONE** complessa, da realizzare in tempi stretti, visto che lo stesso amministratore delegato di Ferrovie, Renato Mazzoncini, ha fissato il traguardo a ottobre di quest'anno. Treni e strade,

ferro e asfalto, in un unico grande gruppo da 10 miliardi di fatturato, una capacità di investimenti di 7 miliardi di euro e immobilizzazioni per circa 60 miliardi. Il nuovo soggetto avrebbe inoltre 75 mila dipendenti e 41 mila chilometri di reti gestite da un grande polo nazionale delle infrastrutture, un big player dei lavori anche all'estero. Tradotto: una massa d'urto più competitiva per partecipare alle gare e, non secondario, per accedere al credito. La manovra correttiva in Parlamento in questi giorni, contiene la norma che regola l'operazione con il conferimento dello Stato a Fs delle quote di Anas attraverso un aumento di capitale del gruppo ferroviario.

**UNIRE LE FORZE** per essere più competitivi, insomma, una sfida che il numero uno di Anas, Gianni Vittorio Armani, ha raccolto con decisione: obiettivo togliere l'azienda dall'alveo della pubblica amministrazione trainandola verso il mercato e il matrimonio con Fs. I vantaggi competitivi sono evidenti, sotto il profilo gestionale e operativo, a partire dalla gestione condivisa degli appalti e dalle economie di scala nei processi di ap-

provvisionamento, gli iter autorizzativi per alcune opere sarebbero semplificati e ottimizzerebbe l'uso delle infrastrutture esistenti migliorando anche l'intermodalità dei trasporti. Un esempio, solo nella manutenzione le sinergie potrebbero produrre 400 milioni di risparmi all'anno. Senza contare le nuove frontiere dell'alta tecnologia con il auto del futuro che richiederanno sistemi simili a quelli già sviluppati per i treni. In futuro le strade saranno percorse da auto senza guidatori e i viaggiatori saranno sempre più interconnessi ai vettori e alle società di gestione. sono le cosiddette *smart road*, le strade intelligenti, già in via di costruzione proprio ad opera di Anas.

**FIN QUI LE LUCI.** Data la complessità della fusione, l'operazione non è esente da criticità. Uno su tutti i contenziosi che Anas si porta in dote insieme con i suoi 26mila chilometri di strade, 9 miliardi di zavorra che non possono pesare sui conti delle Ferrovie, quest'anno in rampa di lancio per la quotazione delle Freccie. Capito anche questo non privo di polemiche e ostacoli, con visioni diverse all'interno dello stesso Governo, ma questa è un'altra storia. Precondizione fissata dal governo è appunto la soluzione di questo nodo che avverrà in larga parte con 700 milioni derivanti dai risparmi di gare (come stabilito nella manovra correttiva). Una cifra che, secondo Armani, è assolutamente idonea a risolvere l'annosa questione. Chi ci guadagnerà è certamente lo Stato che vedrà i conti pubblici alleg-

**UN COLUSSO VERO**  
Il totale della rete ferroviaria e stradale, gestite in autonomia, ammonta a 42mila e 700 chilometri. Su 3mila chilometri di strade ci sarà la fibra

gerirsi di 500 milioni di debiti con l'uscita di Anas dal perimetro della Pubblica amministrazione. L'obiettivo del governo, spiega il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, è «creare un gruppo concorrenziale a livello internazionale» e «rilanciare gli investimenti», con Anas che dovrà garantire un aumento del 10% annuo e avrà «un piano da 80 miliardi».

**LE CARTE PER LE NOZZE**, che avverranno con un aumento di capitale di Ferrovie e il conferimento di Anas da parte dello Stato, non ci sono ancora tutte: i prossimi passi sono la perizia tecnica sui contenziosi e il contratto di servizio che stabilirà quanto verrà corrisposto ad Anas per i suoi servizi sulla falsariga del contratto per la rete ferroviaria di Rfi. Contratto fondamentale per partecipare alle gare e ancora in attesa del via libera del Cipe. Delrio ha spiegato che con il nuovo contratto non ci saranno più trasferimenti statali, ma un corrispettivo di servizio e che questo sarà il primo passo per portare l'azienda che gestisce la rete stradale fuori dal perimetro pubblico nell'arco di due anni. Il trasferimento delle quote tramite aumento di capitale di Fs, inoltre, consente di mantenere invariato il patrimonio dello Stato, da 38 miliardi in Fs e due in Anas si passerà a 40 nelle nuove Ferrovie. Ma il matrimonio tra binari e strade è anche una scommessa per il Paese, quella di dar vita a un campione dell'engineering competitivo sui mercati internazionali. Che significa tre cose: infrastrutture, investimenti e innovazione.



**Capacità  
di investimenti  
di 7 miliardi**



**Immobilizzazioni  
per circa  
60 miliardi**

**75 mila dipendenti  
e 42.700 chilometri  
di reti gestite**



CGIL

TE  
PE  
AQ  
CH



**Rete ferroviaria  
italiana**

**16.700 chilometri  
su cui viaggiano  
64 milioni di tonnellate di merci  
e 600 milioni di passeggeri  
8 mila treni mossi ogni giorno**

**FERROVIE  
ITALIANE**



# La rivoluzione delle strade smart Armani: «Sugli appalti cambia tutto»

**Ha preso l'Anas quando era un carrozzone, lo sta cambiando in tutto. Fino alle nozze con Ferrovie. Gianni Armani è più che soddisfatto: «Ho sostituito cinquanta manager».**

ROMA

**I**NNOVAZIONE, tecnologia, efficienza. Dopo Terna, Gianni Vittorio Armani vuole fare di Anas un'altra storia di successo. Da presidente, ha ereditato una società in crisi e la sta rivoltando come un calzino con l'obiettivo di trasformarla in un'azienda gioiello. Step cruciale le nozze con Ferrovie, funzionale ad attivare investimenti per 16 miliardi. Riguardo al nodo dei contenziosi, è netto: «I 700 milioni stanziati bastano a chiudere il capitolo». Mentre sul contratto di programma di investimenti incalza il governo a «fare presto» per non bloccare i cantieri.

**Presidente, che azienda porta in dote per le nozze con Fs?**

«L'azienda oggi è decisamente migliorata, diventando uno dei principali attori nel settore delle opere pubbliche. Nuove procedure e organizzazione, con un cambio radicale della dirigenza e 50 manager sostituiti, hanno dato un segnale chiaro: il modo di lavorare è cambiato. Lo abbiamo dimostrato nella gestione delle ultime emergenze, come il sisma, e risolvendo capitoli simbolo dell'inefficienza, quale la Salerno-Reggio Calabria e il Quadrilatero Marche Umbria. Gli effetti sulle infrastrutture si vedono nel lungo periodo ma il mio mandato (ride) non è ancora finito!».

**Tra le eredità scomode ci sono 9 miliardi di contenziosi: i 700 milioni stanziati dal governo bastano?**

no?

«Una mole in larga parte costruita dalle aziende per sistemare i bilanci: riteniamo reale solo circa il 10%. Dunque, sì, 700 milioni bastano. Sottolineo che il contenzioso è dello Stato, Anas lo gestisce in quanto stazione appaltante. Le imprese non possono pensare di raggiungere lo Stato perché è lento a risolvere i problemi, facendo appalti al ribasso nella speranza di recuperare con il contenzioso: questo sistema ha distrutto il settore. Ora diamo un segnale di cesura con il passato, sarà da monitorare anche per i prossimi cantieri».

**Altra precondizione per le nozze è il contratto di programma in attesa del via libera del Cipe.**

«Nessuna azienda ne compra un'altra se mancano i presupposti. Siamo nella situazione curiosa che, pur con una concessione a lungo termine, il contratto annuale viene firmato con due anni di ritardo. Dei 3,5 miliardi investiti negli ultimi due anni ne abbiamo ricevuto solo uno e, senza soldi, non si può investire. Al governo chiediamo di sbloccare il contratto al più presto. Il matrimonio con Ferrovie è l'occasione per mettere ordine nel modo in cui è stato finora approcciato il "problema strade". Questo farà bene al Paese. Abbiamo costruito un contratto che sia funzionale all'uscita di Anas dalla Pa e stabilisca un principio: lo Stato pagherà per il servizio che diamo e non per quanto spendiamo, con un sistema di penalità. Inoltre, con le nuove regole, potremo finanziarci sul mercato».

**La fusione è funzionale anche a riattivare gli investimenti. Una crescita del 10% annuo è realizzabile?**

«La fusione con Fs potrà dare un grande contributo anche mettendo a sistema le strutture ingegneristiche. Nel contratto saranno finanziati investimenti per 17 miliardi, possiamo realiz-



**«L'azienda oggi è decisamente migliorata, diventando il principale cliente nel settore delle opere pubbliche»**

GIANNI  
ARMANI  
Presidente Anas

zame fino a 3-3,5 miliardi l'anno, il doppio degli attuali. Stiamo lavorando molto anche per potenziare la strategia di internazionalizzazione: abbiamo già un accordo con la Russia per 200 km da Rostov a Mosca e una pre-concessione in Iran».

**Il futuro passa attraverso le smart road, le strade intelligenti. Quando vedremo le prime auto senza pilota?**

«Esistono già a livello di sperimentazione e molti investimenti delle case automobilistiche sono sulla guida assistita. Noi stiamo lavorando con laboratori di ricerca sulla guida automatica ma, soprattutto, stiamo costruendo i presupposti perché l'intelligenza della auto dialoghi con la strada e con le altre auto. Abbiamo programmato 160 milioni di investimenti per mettere oltre all'asfalto la fibra ottica sulle strade, con l'obiettivo di 3 mila chilometri di smart road in tre anni. Questo moltiplicherà la capacità di trasporto delle strade stesse e renderà la sharing economy davvero operativa. Non solo, i sistemi di sensoristica ci consentiranno un controllo predittivo dello stato di manutenzione delle infrastrutture».

**Investimenti e sviluppo: è ottimista sul futuro del Paese?**

«Sono ottimista sulla capacità delle persone, è incredibile che il Paese stia in piedi ed esprima eccellenze nonostante tutto. Le infrastrutture evidenziano l'incapacità delle nostre istituzioni a lavorare per obiettivi senza cambiare continuamente idea. Il risultato è che molte opere sono state studiate male in passato, senza valutazioni costi/benefici e con iter farraginosi. Un esempio emblematico? La E45 con il suo irrealizzabile obiettivo di project financing da 13 miliardi che ha solo ritardato la manutenzione necessaria, che ora stiamo finalmente realizzando con un piano di 1,6 miliardi».

Alessia Gozzi