

Anas-Fs, una fusione da 10 miliardi. Pronto il piano: sinergie e tagli per gestire 42 mila chilometri di reti. Nel nuovo gruppo 75 mila dipendenti. Il nodo Bruxelles.

Regia unica per le infrastrutture e la mobilità del Paese Per la società delle strade tariffa con l'accisa-carburante.

LA SVOLTA

ROMA Sarà un colosso da oltre 10 miliardi di fatturato. Gestirà non meno di 42 mila chilometri di reti, tra strade e ferrovie, con circa 75 mila dipendenti. Avrà il ruolo di playmaker, dando una regia unica alle infrastrutture per «individuare la migliore risposta alla domanda di mobilità» del Paese, evitando sovrapposizioni, colmando gap storici e mettendo fine a mille gelosie locali.

I numeri e, soprattutto, la filosofia della fusione tra Anas e Fs sono sul tavolo del ministero dell'economia, Pier Carlo Padoan, e di quello delle Infrastrutture, Graziano Delrio. Dettagli, cifre e mission di un matrimonio che va celebrato, almeno nelle intenzioni di Palazzo Chigi, entro l'anno per dar vita ad un soggetto nuovo, «un gruppo infrastrutturale di respiro internazionale», capace di fare massa critica e dunque di competere anche nelle gare all'estero con i big del settore.

I benefici dell'integrazione sono scritti nero su bianco nelle dossier recapitato ai Trasporti e al Tesoro. E verranno evidenziati nei piani industriali che stanno mettendo a punto gli amministratori delegati di Fs e Anas, Renato Mazzoncini e Gianni Vittorio Armani. Il nuovo colosso dovrà in primo luogo definire i fabbisogni di infrastrutture ferroviarie-terrestri secondo un disegno unitario. Coordinare strettamente le strategie di investimento in una «ottica di integrazione e non di competizione». Mettendo in soffitta i conflitti e le gelosie del passato. E' evidente che tutto questo permetterà di gestire secondo le migliori regole di best practice gli appalti. Anche la progettazione sarà integrata, come chiesto dal ministro Delrio, per migliorare l'intermodalità e l'ottimizzazione della costruzioni dei nodi di interscambi.

Insomma, ferrovie, strade, porti e aeroporti dovranno essere sempre più connessi, eliminando i colli di bottiglia.

APPALTI E MANUTENZIONE

Il colosso Anas-Fs, sempre secondo i dossier arrivati al ministro, sarà più agile e trasparente, interfaccia unico verso le amministrazioni locali. Non solo. Attraverso una regia unica semplificherà gli iter autorizzativi e taglierà i tempi. La gestione unitaria permetterà, sempre secondo il piano, di coordinare al meglio anche le politiche dei pedaggi. Tra gli obiettivi c'è anche quello di diventare un unico referente con la committenza del trasporto pubblico locale, allo scopo «di programmare interventi a supporto di servizi di trasporto integrati». In altre parole, dare una risposta complessiva al problema dei pendolari e della mobilità in senso più ampio. Va da se poi che il nuovo polo gestirà le politiche di manutenzione e quelle relative alle emergenze.

Ma prima di convolare a nozze l'Anas dovrà uscire dal perimetro pubblico, permettendo così allo Stato di ridurre di circa 2 miliardi il peso delle partecipazioni soggette alle regole di Bruxelles. Cambierà quindi il sistema di finanziamento dell'Anas. Due i canali immaginati. Non più trasferimenti diretti da parte del Tesoro, ma un prelievo sulle accise già esistenti sulla benzina. In questo modo il costo di gestione non ricadrà più su tutti i cittadini che pagano le tasse, ma solo su quelli che utilizzano i mezzi di trasporto e quindi le strade gestite dalla società. Una tariffa quindi rivolta all'utente finale, tramite il meccanismo del prelievo sul carburante. Oppure, un corrispettivo, in caso di servizio dell'Anas verso lo Stato. Cioè una

sorta di contratto di programma sul modello Atlantia-Autostrade.

Il meccanismo finale, fanno notare al Tesoro, sarà assolutamente coerente con i vincoli europei, soggetto cioè ai rischi del mercato e in grado di superare le verifiche di Bruxelles. Il sistema dei ricavi e la riorganizzazione societaria di Anas e Fs finiranno in un unico provvedimento normativo. Un pacchetto nel quale, probabilmente, si cercherà di sciogliere anche il nodo del contenzioso lavori da 9 miliardi che non permette all'Anas di essere valutata. L'operazione d'integrazione, dopo la predisposizione dei piani industriali dei due soggetti, sarà quindi blindata in un apposito Dpcm.

L'operazione, ribadiscono alle Infrastrutture, vuole centrare quattro obiettivi: sinergie nella logistica, nella finanza e nei controlli; economie di scala per l'acquisto di beni e servizi; il know how da condividere per progettazione e gestione; la riduzione della spesa pubblica tagliando di costi complessivi.

