

## Anas-Fs, nella finanziaria il via libera al matrimonio

ROMA Nascerà ufficialmente subito dopo il varo della legge di bilancio e sarà un colosso pubblico da 10 miliardi di fatturato. Un matrimonio, quello tra Fs e Anas, scritto nero su bianco nella Finanziaria che, ed era una «conditio sine qua non», darà finalmente alla società delle strade autonomia finanziaria, consentendo così di convolare a nozze con le Ferrovie dello Stato.

### LE CIFRE

Il super gruppo gestirà 42 mila chilometri di reti, tra autostrade e ferrovie, avrà 75 mila dipendenti, e decollerà operativamente il prossimo anno. Perché il governo, lo ha ripetuto più volte il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, vuole creare un polo nazionale delle infrastrutture, capace di fare massa critica e dunque di competere nelle gare all'estero con i big del settore. Di fatto già nei piani industriali che stanno mettendo a punto gli amministratori delegati di Fs e Anas, Renato Mazzoncini e Gianni Vittorio Armani, è scritto come verrà strutturato il nuovo colosso. Come accennato, prima di convolare a nozze l'Anas, uscirà dal perimetro pubblico con una norma scritta ad hoc e inserita nella Finanziaria. Sempre che in extremis il Mef non si metta di traverso. Ma visti gli ottimi rapporti tra Delrio e Padoan, ai Trasporti lo escludono.

L'Anas avrà quindi autonomia finanziaria e non peserà in alcun modo sulle Ferrovie. L'uscita dal settore pubblico permetterà poi allo Stato di ridurre di circa 2 miliardi il peso delle partecipazioni soggette alle regole di Bruxelles. Cambierà, come detto, il sistema di finanziamento dell'Anas: 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. Con il ministero dei Trasporti verrebbe poi siglato una sorta di contratto di programma sul modello Atlantia-Autostrade. Tutto secondo le regole definite dalla Ue. Il meccanismo definitivo è comunque ancora oggetto di piccole limature.

Il colosso avrà un ruolo di playmaker, dando una regia unica alle infrastrutture per «individuare - si legge nel piano d'integrazione in possesso del Messaggero - la migliore risposta alla domanda di mobilità» del Paese, evitando sovrapposizioni e colmando gap storici. Il nuovo player - si legge sempre nel piano - 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». E' evidente che tutto questo permetterà di gestire secondo le migliori regole di «best practice» gli appalti, potenziando i controlli. 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.

### LE STRATEGIE

Non solo. Anas-Fs sarà l'interfaccia unico verso le amministrazioni locali. E, attraverso una visione e procedure centralizzate, semplificherà, almeno nelle intenzioni, gli iter autorizzativi e taglierà i tempi dei lavori. Il sistema dei ricavi e la riorganizzazione societaria di Anas e Fs finiranno quindi 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.