

Intervista a Gianni Vittorio Armani - «Anas verso Fs con investimenti doppi»

ROMA «L'obiettivo è trasformare l'Anas in un macchinario da investimenti per far crescere il Pil, avere una rete autostradale efficiente, creare lavoro e, cosa che accadrà nel nuovo anno, unirsi a Fs per creare un polo nazionale nei trasporti». Non ha dubbi Gianni Vittorio Armani, ad del gruppo, che in meno di due anni ha cambiato pelle all'ormai ex carrozzone di Stato, scosso in passato da scandali e malaffare.

A che punto siamo nel processo di trasformazione? E quando ci sarà il matrimonio con le Fs?

«Siamo a buon punto. Anas confluirà nelle Fs il prossimo anno, puntando a mettere a fattor comune finanza, progettazione e regia degli interventi infrastrutturali. Lo farà per creare sinergie e andare all'estero insieme a Fs per costruire strade e ferrovie. Lo farà perché solo lavorando insieme si può creare una rete efficiente, senza strozzature o colli di bottiglia, unendo porti e aeroporti alle autostrade e alle città».

Tecnicamente entrerete nel gruppo Ferrovie?

«Diventeremo una società del gruppo Fs accanto a Rfi e Trenitalia. Il Mef potrebbe fare un aumento di capitale che verrà sottoscritto dalla stessa Fs con conferimento delle azioni Anas, dopo una perizia autonoma. Ma per far questo serve prima l'ultimo passo: l'autonomia finanziaria».

Farete un contratto con il ministero come Atlantia?

«Ci sarà un contratto di programma che firmeremo con il Mit, il ministero dei trasporti, che fissa gli obiettivi che dovremo raggiungere e il relativo corrispettivo in termini finanziari, ad un tasso di remunerazione simile a quello di Rfi (circa 5%). Tutto ciò dovrebbe avvenire nel prossimo Cipe, entro il mese comunque. Del resto il corrispettivo è già previsto nella legge di bilancio dello scorso anno».

Una volta stabilita l'autonomia, uscirete dal perimetro della Pa, con un risparmio di circa 2 miliardi per lo Stato?

«Sì è così. Avremo meno vincoli burocratici e la possibilità, grazie al matrimonio con Fs, di accedere al mercato dei capitali per finanziarci, con costi molto ridotti. Del resto il cammino che abbiamo intrapreso è tutto orientato ad essere efficienti: abbiamo cambiato l'organizzazione interna, mandato a casa molti manager, modificato l'assetto sul territorio e, soprattutto, abbiamo separato chi gestisce da chi controlla».

Gli obiettivi del 2017 cambiano con questa trasformazione?

«Già quest'anno, ed è un dato nuovo, abbiamo rilanciato la manutenzione, raddoppiando le risorse e portandole a 500 milioni. Nel 2017 arriveremo al miliardo. Poi sono state sbloccate opere importanti: dalla Salerno-Reggio Calabria, al quadrilatero Umbria-Marche, dai viadotti che erano stati abbandonati in Sicilia, alla Palermo Catania. Investiremo 1,6 miliardi per potenziare la Orte-Mestre e circa un miliardo per potenziare la Jonica. E poi ci proponiamo, come sa, per gestire i grandi assi viari che portano a Roma. Nel 2017 saremo il secondo player nel settore autostradale a pedaggio e saremo più forti all'estero».

Non posso non chiederle del Ponte: lei si annovera tra gli scettici?

«Il progetto esiste e, come noto, stiamo guardando il contenzioso con l'impresa. Dico solo che se si vuole riattivare il processo serve una scelta politica cosciente e definitiva. In ballo ci sono circa 4 miliardi. Ma fare il Ponte sullo Stretto significa inquadralo in un disegno complessivo, con le ferrovie che restano al centro del progetto, ovvero che vanno potenziate a monte e a valle, da Napoli a Palermo. Insomma, solo così avrebbe un senso industriale».

A proposito di contenzioso, avete 9 miliardi da gestire?

«Abbiamo identificato un processo trasparente, mentre sarà la legge di stabilità ad indicare le risorse a disposizione. Ritengo che su questo fronte Anas ha ragione nel 90% dei casi, per cui si tratta di trovare circa un miliardo per risolvere il problema dei contenziosi che, sottolineo, fa parte del passato e darebbe ossigeno a un settore che ne ha davvero bisogno da molto tempo».

Una volta uniti a Fs e con l'autonomia finanziaria, che contributo darete per spingere il Pil e gli investimenti?

«Con l'autonomia finanziaria possiamo raddoppiare gli investimenti, portandoli fino a 4 miliardi annui, dando un forte apporto alla crescita economia. E con il contratto di programma avremo controlli stringenti sulla qualità degli interventi, il traffico e gli investimenti. Con una lente d'ingrandimento su costi e tempi di realizzazione. Standard oggettivi che adesso non ci sono, anzi, c'è quasi la spinta a non fare. Con il nuovo assetto ci saranno parametri su cui saremo valutati. Proprio quello che vogliamo».

