

Anas-Fs, sì alla fusione da 10 miliardi

ROMA Il matrimonio Fs-Anas è stato finalmente celebrato. Il governo ha dato il via libera all'operazione che fa nascere un polo integrato strade-ferrovie superando una separazione che, all'interno del territorio nazionale e nelle trattative con istituzioni estere in vista di affari commerciali, aveva creato molti problemi. Palazzo Chigi ha spiegato che Anas (che sarà sostenuta per gestire alcune contenzioni legali con ex dirigenti), ricapitalizzata e in concessione con lo Stato, resterà una società con una sua autonomia confluendo dentro il gruppo Fs con una logica industriale sinergica.

I NUMERI

Una sinergia che fa nascere un colosso da oltre 10 miliardi di fatturato, capacità di investimenti di 7 miliardi, immobilizzazioni per 60 miliardi, 42 mila chilometri di reti, tra strade e ferrovie, e 75 mila dipendenti. La società avrà un ruolo di playmaker dei trasporti nazionali, offrendo una regia unica alle infrastrutture per cercare di dare sbocchi più fluidi alla domanda di mobilità del Paese, evitando sovrapposizioni, colmando gap storici e mettendo fine a mille gelosie locali. L'idea dell'integrazione, alla quale Ferrovie ed Anas lavoravano da mesi, era sbocciata da un viaggio comune in Iran, più di un anno fa, nel quale i rispettivi management, alle prese con un interlocutore unico a Teheran, avevano concordato sul fatto che era sempre più difficile proporre affari presentandosi come soggetti distinti. Treni e strade questo il ragionamento sviluppato durante quei colloqui devono essere invece guidati da una sinergia. Così, nei piani del governo, all'orizzonte si profila 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. «L'intenzione aveva spiegato a fine 2016 in audizione al Senato il presidente di Anas Gianni Vittorio Armani è quella di costruire anche, per l'Italia, un potenziale campione nazionale trasportistico con possibilità di sviluppo internazionale, andando cioè all'estero dove Fs si è confrontata con altre strutture, incomparabili per dimensioni, ma una volta integrata con Anas acquisirebbe una capacità di risposta più ampia rispetto a oggi».

I benefici dell'integrazione sono scritti nero su bianco in un dossier messo a punto nel settembre scorso da Ferrovie. Il nuovo colosso dovrà in primo luogo definire i fabbisogni di infrastrutture ferroviarie-terrestri secondo un disegno unitario. E dovrà coordinare strettamente le strategie di investimento in una ottica di integrazione e non di competizione. Il soggetto che nasce sarà più agile e trasparente, interfaccia unico verso tutte le amministrazioni locali. Non solo. Attraverso una regia unica semplificherà gli iter autorizzativi e taglierà i tempi decisionali e operativi. 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. Ovviamente il nuovo polo gestirà le politiche di manutenzione e quelle relative alle emergenze. Con questa operazione Anas, sganciandosi dal controllo pubblico, consentirà allo Stato di ridurre di circa 2 miliardi il peso delle partecipazioni soggette alle regole di Bruxelles. E il sistema di finanziamento: 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 sulla generalità dei cittadini che pagano le tasse, ma solo su quelli che utilizzano i mezzi di trasporto e quindi le strade gestite dalla società.