

«Nuova» Anas nel 2017: fuori dalla Pa e dentro Fs

Autonomia finanziaria grazie a entrate (dallo Stato) variabili in base a tre parametri

di **Alessandro Arona**

Nuovo contratto di programma Stato-Anas entro l'anno per sancire l'autonomia finanziaria e l'uscita dalla Pa; integrazione societaria con il Gruppo Fs entro metà 2017, con l'obiettivo di sviluppare sinergie industriali e risparmi gestionali; aumento degli investimenti dagli attuali 1,8 miliardi a tre miliardi di spesa media annua.

Il rilancio dell'Anas sembra tracciato, da parte del governo, guidato da un piano industriale (presentato a giugno dal presidente di Anas Gianni Vittorio Armani) che punta su manutenzione e tecnologia più che sulle nuove opere, sull'efficienza della gestione (mille assunzioni oltre i 5.900 dipendenti attuali), sulla riorganizzazione aziendale sul territorio con il passaggio da 21 compartimenti a 8 macroaree, sull'allargamento della rete gestita riprendendosi 6.200 km regionali (dai 25.500 km attuali).

L'autonomia finanziaria, tuttavia, arriverà un anno dopo quanto previsto da Armani e dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio: ci provarono con la legge di Stabilità 2016, ma il "progetto accise" non convinse il ministero dell'Economia. L'obiettivo, a cui l'Anas punta da anni, è quello di non dipendere più dagli stanziamenti annuali dello Stato, indebitarsi sul mercato e potenziare così la sua capacità e continuità sugli investimenti.

Ma Armani è anche alle prese con il blocco delle assunzioni, intoppo che ha tentato in tutti i modi di evitare nei mesi scorsi: il 23 settembre è entrato in vigore il decreto Madia sulle società pubbliche partecipate, facendo scattare lo stop ai nuovi contratti per le società non quotate (o che non emettono bond quotati), dunque anche per Anas. Si è così fermato sul nascere il piano pluriennale Anas di mille ingressi: tutto rinviato a dopo l'integrazione con Fs.

L'altro intoppo di quest'anno è l'entrata in vigore del nuovo Codice appalti, il 18 aprile: una norma a sorpresa nel testo finale ha vietato del tutto l'appalto integrato, costringendo l'Anas a rinviare al 2017 appalti per nuove opere per 1,5 miliardi di euro, per realizzare prima delle gare i progetti esecutivi.

Armani ha tuttavia accelerato la "riconversione" dell'Anas all'efficienza della rete esistente, e dal dicembre scorso ha messo in

gara accordi quadro per manutenzione straordinaria per circa un miliardo di euro, con l'obiettivo di arrivare a 1,4 miliardi in tutto il 2016. Con l'accordo quadro, invece di fare mini-appalti da 500 mila euro o poco più, con tempi lunghi di gara e contenziosi, si affida per tre anni a una stessa impresa il compito di occuparsi di tutto il piano di ammodernamento e delle emergenze, per tratti di strada o area geografica.

«Questi bandi - spiega Armani - producono cantieri in tempi rapidi, nel 2017 faremo un miliardo di euro di spesa di manutenzione straordinaria, una cifra mai vista, negli anni scorsi era di 300 milioni». La spesa effettiva per investimenti dell'Anas sarà quest'anno di 1,8 miliardi, poco sopra gli 1,7 del 2015, ma l'azienda punta almeno a 2,2-2,3 miliardi l'anno prossimo, anche contando sui pagamenti alle imprese per i contenziosi arretrati.

Ma torniamo alla riorganizzazione societaria. Il ministero delle Infrastrutture e l'Anas puntano a siglare entro ottobre il nuovo Contratto di programma, con l'obiettivo di «chiudere entro l'anno» aggiunge Armani (dopo la firma serve una delibera Cipe e l'ok della Corte dei conti).

«Nel contratto - spiega Armani - si stabilirà che le entrate Anas dallo Stato sono un "corrispettivo" per il servizio, variabili in base a tre fattori: il pedaggio ombra (il traffico effettivo sulla rete Anas), parametri di qualità della gestione, gli investimenti effettuati». Le entrate potranno così essere contabilizzate come "da mercato", e l'Anas uscirà dal bilancio pubblico e potrà indebitarsi sul mercato.

Per uscire dai vincoli Madia serve invece la "fusione" nel Gruppo Fs, che dovrebbe arrivare - ha spiegato Armani - a metà 2017. Il 100% di Anas passerà dallo Stato alla holding Fs Italiane. L'obiettivo, oltre a "uscire dalla Madia", è quello di sviluppare sinergie industriali: risparmi da economie di scala per circa 400 milioni, programmazione e progettazione integrata in Italia, sviluppo all'estero come general contractor (progettazione e costruzione di infrastrutture), innovazione tecnologica sulle strade (sistemi di controllo radio, connessione internet o satellitare per aumentare la sicurezza o anche rendere possibili servizi senza conducente sulle strade).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

