

INTERVISTA | **Pietro Ciucci** | Presidente Azienda Nazionale Autonoma delle Strade

# Anas, prioritario il nodo-pedaggi

«Nel 2016 privatizzazione e approdo in Borsa, quest'anno l'utile a 16 milioni»

**Giorgio Santilli**

ROMA

■ Rilancio degli investimenti, che nel 2015 dovrebbero fare il salto - in termini di spesa contabilizzata - da 2,2 a oltre 3 miliardi. Ma anche la privatizzazione sul tavolo dei ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture. Il presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, non si fa pregare. «L'approdo naturale della privatizzazione Anas - dice - è la quotazione in Borsa, magari fatta in due tempi, con un collocamento istituzionale in una prima fase. Per arrivare al meglio a quell'appuntamento, realisticamente possibile nel 2016, dobbiamo però spendere il 2015 a completare la privatizzazione formale avviata nel 2002 e a dare certezze alle fonti di finanziamento della società». Ciucci richiama le prime privatizzazioni dell'Iri, quelle degli anni '90, quando era prima direttore finanziario e poi direttore generale del gruppo, per ricordare che non gli manca l'esperienza in fatto di privatizzazioni. «A quei tempi - rivendica - l'Iri era la più grande merchant bank d'Italia, privatizzazioni come quelle non se ne sono più fatte». Ma su quelle di adesso, quella della società che guida da otto anni, pesa come un macigno il tema di una struttura di ricavi «centrata su un sovraccanone pagato dagli utenti delle autostrade a pedaggio» e «proporzionale al traffico che, come è noto, si è fortemente ridotto negli anni scorsi mentre quest'anno ha mostrato una modesta ripresa dell'1%». Sintesi, non senza un qualche riferimento implicito ai «concorrenti» concessionari: «Noi non godiamo di aumenti tariffari».

**Come si può affrontare il nodo della struttura dei ricavi?**

Nel 2010 era stato approvato un decreto contenente la possibilità per l'Anas di applicare un pedaggio su 1.300 chilometri di raccordi autostradali in gestione. Penso che quella sia la strada giusta, tanto più valida se parliamo di nuove opere da realizzare in project financing.

**Parlando di privatizzazione, non crede sia anche un problema di migliore definizione della vostra missione? Chi siete voi oggi, un concessionario come gli altri? Una struttura a servizio dello Stato?**

Ricorderà forse che nel 2011

l'azionista ebbe qualche incertezza strategica e fu varata una norma che ci imponeva di tornare a fare la struttura in house dello Stato. Mi pare che con gli ultimi due governi e grazie all'importante ruolo del ministro Lupis sia tornati con coerenza a disegnare un'Anas di mercato. In questo senso, la missione è chiara: Anas è il gestore di 25 mila chilometri di strade e autostrade, esattamente come i concessionari privati. Si tratta ora di fare qualche passo avanti con l'obiettivo di uscire dalla lista Istat del consolidamento del bilancio pubblico e uscire quindi dal perimetro della Pa.

**Un obiettivo di deconsolidamento del vostro debito che farà certamente piacere al vostro azionista.**

Penso proprio di sì, credo che il primo obiettivo sia completare la privatizzazione formale avviata nel 2002 e perseguita a fasi alterne per poi passare alla privatizzazione sostanziale.

**L'introduzione dei pedaggi su parte della vostra rete sarebbe la cerniera fra la privatizzazione formale e quella sostanziale.**

Toglierebbe quel tratto pubblicitario che ancora oggi ci frena e ci metterebbe in parità di condizioni con gli altri concessionari.

**Non avrete vita facile. Ricordo la minaccia di Alemanno di prendere a sprangate l'eventuale casello del Grande accordo anulare.**

Non sto parlando del Gra, ma di un principio generale. È possibile in ogni caso prevedere norme a favore degli utilizzatori frequenti.

**Parità di condizioni con i concessionari? Ma voi godete ancora di trasferimenti dallo Stato.**

L'attività di gestione e di manutenzione ordinaria è autofinanziata dalla società con le modalità che abbiamo detto. Lo Stato paga gli investimenti che realizziamo per lui. Ma con il percorso che dicevo sarà

possibile fare debito prevalentemente sui mercati finanziari, riducendo il contributo pubblico al necessario, come d'altra parte succede per qualunque opera non ce la faccia a stare completamente sul mercato.

**Il vostro bilancio ha avuto un riconoscimento con l'Oscar di bilancio per il 2013. Come andrà il 2014?**

Lo scorso anno abbiamo avuto un utile di 3,38 milioni. La relazione semestrale 2014 prevede un utile di periodo di 6 milioni che noi prevediamo arriva a 16 milioni a fine anno. È, per le ragioni che dicevamo sui ricavi bloccati, un utile che deriva solo dal lavoro di riduzione dei costi.

**Sugli investimenti che prevedete per il 2015?**

Quest'anno ci confermeremo ai livelli dello scorso anno, circa 2,2 miliardi. Per il 2015 ci aspettiamo

## LE CIFRE DEL GRUPPO

**Dati Anas al 3 dicembre 2014**

**2,269**

**1 miliardi**

È il valore del capitale sociale

**25.294,530**

**1 chilometri**

Le strade e le autostrade dello Stato affidate all'Anas

**23.984,368**

**L'estensione**

Statali, svincoli, Nuove strade Anas (Nsa), complanari. In km

**1.310,162**

**La gestione diretta**

Autostrade gestite direttamente e raccordi autostradali (in chilometri)

## GLI INVESTIMENTI

«Nel 2015 passeranno da 2,2 a 3 miliardi grazie al ritorno di fondi pubblici più adeguati»



invece una forte accelerazione, oltre i 3 miliardi, per effetto del cambiamento delle politiche infrastrutturali.

#### **Effetto dello sblocca-Italia?**

Nonsolo: si è partiti dal "decreto del fare", si è andati avanti con la legge di stabilità 2014 e 2015 e poi con lo sblocca-Italia. È stato finalmente riaperto il rubinetto dei finanziamenti per le infrastrutture. Vediamo una linea di continuità estremamente positiva dal governo Letta al governo Renzi, che ci consentirà di avviare 50 nuovi cantieri per un valore di 5 miliardi entro la fine del 2015.

#### **Dov'era il blocco?**

Nel nostro caso, certamente nei finanziamenti perché noi possiamo vantare un portafoglio di 134 progetti cantierabili in tempi stretti per un valore di 10 miliardi. Non vorrei fare il keynesiano di ritorno, ma finalmente si è capito, in Italia e in Europa, che una politica di crescita non può prescindere dagli investimenti in infrastrutture che valgono doppio: riducono il gap competitivo e sono occasione di lavoro immediato. Tanto più questo vale per noi oggi che abbiamo accelerato soprattutto sulla manutenzione straordinaria che, oltre ad essere essenziale per la sicurezza, presenta altre tre caratteristiche fondamentali: interventi di taglio piccolo e diffuso che dà lavoro alle Pmi, rapido avvio dei cantieri (2-3 mesi) e completamento dell'opera entro 12-15 mesi.

**Qual è oggi il quadro delle risorse?**

Negli anni passati abbiamo toccato minimi storici di finanziamenti alle infrastrutture. Per alcuni anni abbiamo avuto dal contratto di programma 300 milioni l'anno. Nel 2014, fra contratto di programma e decreto del fare, potremo contare su poco più di un miliardo e nel 2015 su 1,2 miliardi. Inoltre, lo sblocca Italia con 1,5 miliardi di risorse aggiuntive ci consente di avviare investimenti per 2 miliardi.

**Sul fronte delle procedure, non prova un po' di invidia verso l'amministratore delegato delle Fs Elia che vestirà i panni del supercommissario sulla Napoli-Bari?**

Invidia direi proprio di no, siamo la prima stazione appaltante del Paese in termini di bandi di gara in numero e in valore e abbiamo sempre operato con le procedure ordinarie. Fermi restando che occorre semplificare le norme, la vera sfida è rispettare i tempi, che per altro con lo sblocca-Italia sono molto severi, rispettando le procedure ordinarie. Per questo non basta l'impegno di Anas, ma è necessario quello di tutti i numerosi soggetti pubblici e privati coinvolti. Per altro ho nella mia vita diverse esperienze di commissario e mi permetto di dire che bisogna fare molta attenzione ai poteri commissariali perché ci sono norme ambientali e di sicurezza che nessun potere in deroga è in grado di aggirare. Oltre alla constatazione, che abbiamo fatto tempo addietro e che è diventata oggi patrimonio comune, che gran parte dell'illegalità che coinvolge il mondo degli appalti deriva proprio dalle procedure in deroga.

**In effetti negli ultimi mesi, dallo scandalo di Expo alle vicende di**

**questi giorni di Roma, sul mondo degli appalti si è abbattuta una nuova tempesta giudiziaria.**

Vorrei sottolineare che l'argomento è delicato e che non si può generalizzare. Ad esempio l'Anas è un'azienda che in tutti questi anni non è stata neppure sfiorata dagli scandali. Oltread operare sempre secondo le norme ordinarie, abbiamo anche provveduto in via autonoma e ancor prima che ci venissero richiesti a recepire tutti gli adempimenti in materia di anticorruzione e di trasparenza previsti dalla legge, indipendentemente dal dibattito sull'applicabilità della normativa alle società per azioni a partecipazione pubblica.

**Lei dice che non si è stesero i fiori dagli scandali ma anche lei è stato iscritto nel registro degli indagati per abuso d'ufficio nell'inchiesta per i lavori della statale 275.**

Sull'indagine massima fiducia nell'operato della giustizia, a cui l'Anas assicura tutta la sua collaborazione. Ma è evidente che l'indagine sulla statale 275 non ha niente a che vedere con le ipotesi di corruzione di cui si parla a proposito di Expo e del Comune di Roma. Comunque, nel merito posso dire che l'Anas ha ribadito il suo impegno alla celere realizzazione dell'opera, anche in occasione di incontri istituzionali con il territorio, tenendo conto dei pareri legali dell'Avvocatura dello Stato.

**Quali sono le opere fondamentali da fare per la rete stradale oggi?**

La Sassari-Olbia, il completamento della Nuova statale Jonica 106 con il terzo megalotto, la Fano-Grosseto (ma più in generale darei attenzione maggiore alle trasversali), le opere di accesso alla Valtellina e l'Autostrada Roma-Latina che comprende, oltre alla Tor de' Cenci-Latina, anche la Tor de' Cenci-Fiumicino e la Cisterna-Valmontone.

**Qual è il suo bilancio sulla Salerno-Reggio Calabria? Un simbolo delle difficoltà del Paese - e del Sud in particolare - con tempi lunghissimi e un costo esagerato di 9 miliardi di euro.**

Il mio bilancio? Abbiamo realizzato l'autostrada più bella d'Italia. Ecco qual è il mio bilancio. Abbiamo realizzato 355 km di autostrada e un investimento pagato di 5 miliardi (700 mi-

lioni nel 2013). Con un costo di 20 milioni a km assolutamente comparabile con le altre autostrade costruite in Italia. E non abbiamo costruito in pianura, questa è un'autostrada di montagna, almeno in molti tratti, con ben 200 gallerie e 500 tra ponti e viadotti in 440 chilometri di tracciato.

**Si torna a parlare del Ponte sullo Stretto. Esiste davvero la possibilità di riprendere il progetto? E rischiate di pagare una penale pesante?**

Questo sarebbe possibile se ci fosse una decisione strategica del Governo in questo senso, ma non mi sembra si vada in questa direzione. La legge prevede allo stato che al general contractor si pagato il 10% dell'attività di progettazione eseguita, circa 10 milioni di euro, e che il contenzioso è composto oggi di una causa del general contractor contro Stretto di Messina e una di Stretto di Messina contro il general contractor. L'esito, quindi, non si può dare per scontato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Al vertice.** Pietro Ciucci è il presidente dell'Anas da otto anni

## Gli indici di performance

L'Anas: a confronto gli esercizi 2012 e 2013

	2012	2013
<b>L'ECONOMICITÀ</b>		
Utile netto (€/mil)	2,16	3,38
Ebitda (€/mil)	150,44	170,18
ROE (Return on Equity)	0,08%	0,12%
ROCE (Return on Capital Employed)	-0,63%	-0,10%

<b>LA GESTIONE OPERATIVA CORRENTE</b>		
Ricavi esercizio rete / Totale ricavi	80,58%	79,73%
Manutenz.ordinaria / Costi operativi	37%	35%
Costi del Personale / Costi operativi	42%	43%
Manutenzione ordinaria (€/mil)	235,29	218,57

<b>GLI INVESTIMENTI IN NUOVE COSTRUZIONI</b>		
Manutenz. straord. (annuale €/mil)	2.284,45	2.202,42
Manutenz. straord. (2003-13 €/mil)	22.086,75	24.289,17
Manutenz. straord. (fondi in gestione)	0,719	0,761

<b>LA GESTIONE FINANZIARIA</b>		
Quoz. di indebitamento complessivo	57,99%	61,28%

<b>LA SOSTENIBILITÀ SOCIALE ED AMBIENTALE</b>		
Organico medio totale	6.181	6.109
Lavori per manutenz. ord. (€/mil)	235,29	218,57
Valore Aggiunto netto (valori in €)	384.361.296	386.767.014
Consumo totale energia (Gj)	1.494.465	1.480.816
Prod. energia da fonti rinnova. (Gj)	562	576

Fonte: Anas