Anas-Fs, le nozze dell'anno

Nasce il supergruppo da 75mila dipendenti e 10 miliardi di fatturato

Il traguardo a ottobre. Ci guadagneranno tutti: le due aziende e lo Stato che si alleggerirà dei debiti Anas. Treni e strade, ferro e asfalto, capacità di investimenti di 7 miliardi e immobilizzazioni per circa 60 miliardi. Il nuovo soggetto avrebbe 75 mila dipendenti e 41 mila chilometri di reti gestite da un grande polo nazionale.

Alessia Gozzi
ROMA

DAI SONNACCHIOSI treni a vapore all'alta velocità, duecento anni di progresso hanno plasmato il nostro modo di spostarci. Per divertimento, per lavoro, per necessità. «Nell'oggi cammina già il domani», diceva il poeta inglese Coleridge. E l'oggi dei tempi moderni ha una parola chiave: mobilità intermodale, che significa accompagnare il viaggiatore dalla porta di casa alla destinazione finale. Concetto che le Ferrovie targate Mazzoncini hanno cercato di interpretare nel piano industriale 2017-2026, con gli autobus a lunga percorrenza e, soprattutto, con le nozze dell'anno. Quelle con Anas. La società stradale diventerebbe una delle controllate del gruppo, una sorella di Rfi per intenderci, mantenendo la propria autonomia.

UN'OPERAZIONE complessa, da realizzare in tempi stretti, visto che lo stesso amministratore delegato di Ferrovie, Renato Mazzoncini, ha fissato il traguardo a ottobre di quest'anno. Treni e strade, ferro e asfalto, in un unico grande gruppo da 10 miliardi di fatturato, una capacità di investimenti di 7 miliardi di euro e immobilizzazioni per circa 60 miliardi. Il nuovo soggetto avrebbe inoltre 75 mila dipendenti e 41 mila chilometri di reti gestite da un grande polo nazionale delle infrastrutture, un big player dei lavori anche all'estero. Tradotto: una massa d'urto più competitiva per partecipare alle gare e, non secondario, per accedere al credito. La manovra correttiva in Parlamento in questi giorni, contiene la norma che regola l'operazione con il conferimento dello Stato a Fs delle quote di Anas attraverso un aumento di capitale del gruppo ferroviario.

UNIRE LE FORZE per essere più competitivi, insomma, una sfida che il numero uno di Anas, Gianni Vittorio Armani, ha raccolto con decisione: obiettivo togliere l'azienda dall'alveo della pubblica amministrazione trainandola verso il mercato e il matrimonio con Fs. I vantaggi competitivi sono evidenti, sotto il profilo gestionale e operativo, a partire dalla gestione condivisa degli appalti e dalle economie di scala nei processi di approvvigionamento, gli iter autorizzativi per alcune opere sarebbero semplificati e ottimizzerebbe l'uso delle infrastrutture esistenti migliorando anche l'intermodalità dei trasporti. Un esempio, solo nella manutenzione le sinergie potrebbero produrre 400 milioni di risparmi all'anno. Senza contare le nuove frontiere dell'alta tecnologia con le auto del futuro che richiederanno sistemi simili a quelli già sviluppati per i treni. In futuro le strade saranno percorse da auto senza guidatori e i viaggiatori saranno sempre più interconnessi ai vettori e alle società di gestione. sono le cosiddette *smart road*, le strade intelligenti, già in via di costruzione proprio ad opera di Anas.

Tutto scritto nel piano industriale 2017-2026, Ferrovie- compresi gli autobus a lunga percorrenza

RENATO MAZZONCINI
ad Ferrovie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Le sinergie produrranno 400 milioni di risparmi all'anno. Via con l'aumento di capitale di Ferrovie

FIN QUI LE LUCI. Data la complessità della fusione, l'operazione non è esente da criticità. Uno su tutti i contenziosi che Anas si porta in dote insieme con i suoi 26mila chilometri di strade, 9 miliardi di zavorra che che non possono pesare sui conti delle Ferrovie, quest'anno in rampa di lancio per la quotazione delle Frecce. Capitolo anche questo non privo di polemiche e ostacoli, con visioni diverse all'interno dello stesso Governo, ma questa è un'altra storia. Precondizione fissata dal governo è appunto la soluzione di questo nodo che avverrà in larga parte con 700 milioni derivanti dai risparmi di gare (come stabilito nella manovra correttiva). Una cifra che, secondo Armani, è assolutamente idonea a risolvere l'annosa questione. Chi ci guadagnerà è certamente lo Stato che vedrà i conti pubblici alleggerirsi di 500 milioni di debiti con l'uscita di Anas dal perimetro della Pubblica amministrazione. L'obiettivo del governo, spiega il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, è «creare un gruppo concorrenziale a livello internazionale» e «rilanciare gli investimenti», con Anas che dovrà garantire un aumento del 10% annuo e avrà «un piano da 80 miliardi».

UN COLOSSO VERO

Il totale della rete ferroviaria e stradale, gestite in autonomia, ammonta a 42mila e 700 chilometri. Su 3mila chilometri di strade ci sarà la fibra

LE CARTE PER LE NOZZE, che avverranno con un aumento di capitale di Ferrovie e il conferimento di Anas da parte dello Stato, non ci sono ancora tutte: i prossimi passi sono la perizia tecnica sui contenziosi e il contratto di servizio che stabilirà quanto verrà corrisposto ad Anas per i suoi servizi sulla falsariga del contratto per la rete ferroviaria di Rfi. Contratto fondamentale per partecipare alle gare e ancora in attesa del via libera del Cipe. Delrio ha spiegato che con il nuovo contratto non ci saranno più trasferimenti statali, ma un corrispettivo di servizio e che questo sarà il primo passo per portare l'azienda che gestisce la rete stradale fuori dal perimetro pubblico nell'arco di due anni. Il trasferimento delle quote tramite aumento di capitale di Fs, inoltre, consente di mantenere invariato il patrimonio delle Stato, da 38 miliardi in Fs e due in Anas si passerà a 40 nelle nuove Ferrovie. Ma il matrimonio tra binari e strade è anche una scommessa per il Paese, quella di dar vita a un campione dell'engineering competitivo sui mercati internazionali. Che significa tre cose: infrastrutture, investimenti e innovazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.