

LA SOCIETÀ DELLE STRADE HA PRESENTATO UN PIANO DI INVESTIMENTI DA 30 MILIARDI

# L'Anas guarda a Nordovest

*Parla il presidente **Armani**. Entro l'anno l'integrazione con Ferrovie. E sulle concessioni per le autostrade Ativa e Satap non esclude un riavvicinamento al gruppo Gavio*



Gianni Vittorio Armani

DI ANDREA PIRA

**I**l matrimonio Ferrovie alla porte, un megapiano di investimenti da poco meno di 30 miliardi di euro per i prossimi cinque anni e, in prospettiva, non si esclude la partecipazione assieme a Gavio alla gara per le concessioni autostradali del Nordovest. È su queste direttrici che l'Anas guidata da Gianni Vittorio Armani si muoverà nel percorso che porterà la società fuori dal perimetro della Pa. «Da ora in poi avremo risorse certe che comporteranno capacità di programmare e progettare, questo per noi vorrà dire poter far partire subito i cantieri e farlo in modo ordinato», ha chiarito il top manager dopo aver presentato il piano da 29,5 miliardi alla luce delle novità del Contratto di programma 2016-2020. Prima fra tutte la certezza delle risorse. Gli interventi, che per 23,4 miliardi saranno di nuova appaltabilità, sono infatti già coperti per 21,4 miliardi, cui si sommano altri 6,1 miliardi per lavori in fase di attivazione e in corso di esecuzione. Interventi destinati per il 45% alla manutenzione straordinaria. «Si tratta anche di un riconoscimento per il lavoro fatto sul piano organizzativo, con la riduzione da 20 a 8 i coordinamenti territoriali e la riduzione del personale dirigente, oltre che operativo, basti pensare all'apertura di 287 km di strade e la pavimentazione di 6.400 km».

**Domanda. Con la perizia sul contenzioso e l'approvazione del Contratto di programma sono state assolve le condizioni per l'integrazione in Fs. A questo punto come avverrà?**

**Risposta.** In realtà mancano ancora la registrazione formale della Corte dei conti, che siamo fiduciosi arriverà presto, e la formalizzazione dell'invarianza dell'operazione sui saldi di finanza pubblica. L'integrazione avverrà in aumento di capitale con il trasferimento delle azioni Anas. In questo modo entreranno sotto la capogruppo, come Rfi o Italferr. Grazie a questa operazione potranno esserci integrazioni organizzative di staff e soprattutto industriali con un efficientamento dei costi attorno ai 100 milioni.

**D. E per quanto riguarda i tempi dell'uscita dalla Pa?**

**R.** Il Contratto di programma già lo sancisce con l'autonomia finanziaria e il trasferimento dei principali rischi industriali dallo Stato ad Anas. Il corrispettivo per il servizio prestatosi basa infatti sul rispetto dei tempi e dei costi degli investimenti, sugli indicatori di qualità e sul traffico effettivo. Una volta formalizzato il Contratto potrà partire l'istanza ad Istat ed Eurostat per essere iscritti fuori dalla Pa, la cui istruttoria durerà circa due anni.

**D. Il piano per risolvere i contenziosi con una sorta di bad company è ancora in piedi?**

**R.** Il piano è allo studio. Oggi affrontiamo però la questione forti di una perizia che ricalca le nostre stime sull'ammontare del contenzioso. Abbiamo già 4 miliardi risolti o in via di risoluzione su 13 complessivi. Non abbiamo pertanto necessariamente bisogno di un veicolo straordinario.

**D. Ha fatto più volte riferimento alla possibilità di finanziarsi sul mercato. Avete già dato incarico a qualche banca per futuri bond?**

**R.** Allo stato attuale non abbiamo bisogno di rivolgerci al mercato per raccogliere capitali. Una volta integrati in Fs valuteremo se farlo noi come Anas su singole opere e viceversa se farlo come gruppo. Stiamo comunque lavorando al rilancio del project financing, con un'accortezza ossia ricorrere alla finanza di progetto soltanto quando il rischio di costruzione è sotto controllo.

**D. Come procede il percorso per l'ingresso nella newco di Autovie Venete?**

**R.** Si tratta di una prima applicazione del nuovo codice degli appalti per gli affidamenti in house. I ritardi si spiegano con questo. Ma noi siamo disponibili e pronti.

**D. Si parla anche di un vostro interessamento in Ativa e Satap, le cui concessioni uscenti sono del gruppo Gavio.**

**R.** Con Gavio siamo soci e allo stesso tempo abbiamo un contenzioso che dovrà essere risol-



to perché non si può allo stesso tempo essere partner e litigare. Comunque ci sarà una gara sulla concessione di Ativa e se decidessimo di andare assieme a Gavio questo vorrebbe dire che i rapporti si stanno riallacciando.

**D. Il presidente dell'Anticorruzione, Raffaele Cantone, ha impresso una stretta agli accordi quadro. Questo vi potrà dare problemi?**

**R.** Stiamo studiando la lettera inviata dall'Anac al ministero dei Trasporti. Pare chiaro che giudichi non applicabili gli accordi quadro alle opere nuove. Per quanto riguarda la manutenzione straordinaria, occorrerà approfondire l'impatto sulle «opere d'arte», come ponti e viadotti. Nel caso fosse necessario anche per questi interventi indire gare con progetto esecutivo, i tempi si allungerebbero enormemente. Oggi indichiamo circa 400 gare l'anno, ne dovremo indire 13mila, tanti sono i ponti sotto la nostra gestione. (riproduzione riservata)