

ANAS, VIA 10 MILIARDI DI LITI IL PIANO PER LE NOZZE CON FS

Gianni Armani spiega il percorso per l'integrazione con la holding di Mazzoncini a novembre

E annuncia la rottamazione del contenzioso con i costruttori: a PwC il compito di escludere il rischio di buchi nascosti. Parte la costruzione del secondo polo autostradale. Le commesse in Russia e Iran

Il debito migliora, in un solo anno è più che dimezzato. La pubblica amministrazione è il primo debitore

Il gruppo sta per entrare in Autovie Venete: rileverà il 40% a fianco di Friuli e Veneto

di **Daniela Polizzi** e **Alessandra Puato**

C'è una bad bank allo studio, una scatola che contenga i contenziosi in corso per circa dieci miliardi. C'è un obiettivo: costruire il secondo polo italiano delle autostrade dopo Atlantia, che parta dal Sud e sia targato Stato. C'è un progetto: espandersi anche all'estero, a partire da una concessione che sta per essere acquisita in Russia, la prima oltreconfine. E c'è un calendario più chiaro per l'integrazione con Ferrovie: superate tre condizioni chiave fissate dal governo, entro novembre dovrebbe chiudersi il passaggio di azioni alla holding di Fs, d'accordo con l'amministratore delegato Renato Mazzoncini. Che convocherà in autunno un consiglio per varare l'operazione.

Conclusa l'Autostrada del Mediterraneo, la Salerno-Reggio Calabria che era l'«emblema del fallimento e ora viene valorizzata», per l'Anas sono giorni intensi. Ancora di più per il suo amministratore delegato **Gianni Vittorio Armani**, il cui mandato scade nel 2018. «Sarà colpa nostra se cade un ponte, se una strada è chiusa», dice e si riferisce all'effetto del matrimonio con Fs.

Il 26 giugno
l'azienda
che

gestisce 26 mila km di strade ha approvato il bilancio 2016. Lusinghiero: utile di 18,9 milioni (+13%) e margine operativo lordo a 150,6 milioni (+21%). Anche l'indebitamento sembra ora sotto controllo. «Migliora gradualmente — dice **Armani** —. A fine 2015 era al picco di 1,8 miliardi, a dicembre scorso si è più che dimezzato a 700 milioni. La pubblica amministrazione resta il primo debitore». Luglio è un mese cruciale. Il contratto di programma atteso da un anno e mezzo dovrebbe essere autorizzato dal Cipe. La sua firma è una delle tre condizioni per procedere all'integrazione con Fs. Le altre sono l'impatto zero di questa operazione sui conti pubblici. E la sicurezza che l'Anas sia in grado di far fronte a un contenzioso da 9,8 miliardi. L'esito non è scontato.

Fondi statali e bad bank

La prima boa da doppiare è appunto il contratto di programma 2016-2020: i soldi con i quali lo Stato contribuisce al bilancio Anas. Anziché a piè di lista, sarà a corrispettivo: finanziamenti finalizzati a precisi investimenti, e con la responsabilità dell'Anas sui tempi e la qualità degli interventi. Dice **Armani**: «È una struttura finanziaria di mercato e quinquennale. Non si naviga più a vista, ma sul lungo periodo». Finora lo Stato versava soldi ad Anas che per conto dello Stato realizzava le opere. Ora si cambia. Sempre che la firma arrivi, perché le trattative col Tesoro e il ministero dei Trasporti sono ancora in corso. La cifra sarebbe più alta rispetto al miliardo l'anno attuale: si parla di 16 miliardi su cinque anni, che possono salire a 23 con interventi di mercato.

L'altra condizione è il superamento del contenzioso e qui entra in gioco la bad bank che potrebbe accelerarne la chiusura. L'idea di **Armani** è affidare, con un contratto di servicing, il portafoglio di questi debiti a un professionista nelle risoluzioni dei contenziosi. Il veicolo allo studio potrebbe contenere sia i 9,8 miliardi di valore originario dei debiti, soprattutto verso i costruttori, sia i soldi disponibili per la loro potenziale copertura: 1,93 miliardi stimati a bilancio. Nella storia dell'Anas i debiti si rimborsano infatti al 6-7% del valore originario, un po' come per le sofferenze delle banche. Servirà comunque l'autorizzazione dell'Anac. «Il contenzioso si può risolvere anche subito se si trova l'accordo — dice **Armani** —. Così si

immetterebbe liquidità sul mercato, ristabilendo i rapporti con le imprese di costruzioni». È in corso la valutazione di fattibilità, nel caso ci sarà una procedura d'asta per assegnare il portafoglio. Per l'analisi del contenzioso è stata scelta Pricewaterhouse.

La crescita

Per il terzo passo, cioè la garanzia che non ci siano impatti sulla finanza pubblica, non si prevedono ostacoli. Ma solo

una volta soddisfatte tutte e tre le condizioni, il Tesoro potrà conferire alla holding Fs il 100% di **Anas**, con un aumento di capitale. La quotazione delle Freccie e dei treni a lunga percorrenza seguirà una strada parallela. Di certo la nuova **Anas** sarà più grande, perché avrà più partecipazioni dirette nelle autostrade in Italia e all'estero. Una novità è la Russia. «Stiamo completando l'acquisizione di una concessione per 228 km da Mosca verso la Georgia» dice **Armani**. L'investimento iniziale potrebbe valere sui 100 milioni e l'operazione chiudersi a fine estate. Si tratta anche d'immettere tecnologia sulla tratta; è il primo acquisto **dell'Anas** fuori dall'Italia. In Iran è invece in stand by per motivi geopolitici (leggi Trump) un'operazione per 1.200 km sulla Via

della Seta. «Stiamo sondando le banche cinesi per accelerare». E in Italia? Qui **l'Anas** possiede già 370 km di concessioni per un valore di 207 milioni, dal Montebianco al **Passante di Mestre**. Ora sta per entrare in Autovie Venete: potrebbe rilevarne il 40% per circa 200 milioni a fianco di Regione Friuli e Veneto, con il rinnovo in corso della concessione in house. L'altro fronte è a Sud, area a fallimento di mercato. La collaborazione attuale con il Consorzio autostrade siciliane dovrebbe trasformarsi in spa (di **Anas** al 51%) e generare il secondo operatore italiano con 800 km di autostrade. La Regione Sicilia dovrebbe pronunciarsi entro fine mese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● Lavori in corso

Dovrebbe concludersi a novembre l'integrazione con **l'Anas**, che diventerebbe una gamba delle Ferrovie come Trenitalia e Rfi. Il Tesoro conferirebbe le azioni **Anas** a Fs holding in aumento di capitale. Nel 2018 è invece in calendario la quotazione delle Freccie e dei treni a lunga percorrenza, sulla cui fattibilità è al lavoro l'advisor Nomura. Dovrà nascere una sorta di Trenitalia 2 con dentro le Freccie, gli Intercity e anche i treni a servizio universale (non i regionali): perciò servirà un decreto della presidenza del Consiglio



Alla guida

Gianni Vittorio Armani è presidente e amministratore delegato di **Anas** dal 18 maggio 2015. Sta lavorando all'aggregazione del gruppo con le Ferrovie

