

Fs-Anas al capolinea: la super fusione su un binario morto

» DANIELE MARTINI

Da operazione economico-finanziaria epocale a grande bluff dell'anno: dopo uno strombazzamento di mesi, sta imboccando il binario morto l'incorporazione dell'Anas da parte delle Fs. Buttando il cuore oltre l'ostacolo all'inizio di dicembre avevano fatto circolare l'informazione che l'affare sarebbe stato chiuso martedì 12 dall'assemblea degli azionisti. Poi, improvvisa, la frenata. L'unione tra binari e strade resta ufficialmente all'ordine del giorno, ma la data non c'è più. Sentite dal *Fatto* le Fs prima hanno sostenuto che ci sarebbe stato solo un piccolo slittamento, poi che non erano in grado di indicare un giorno preciso. Che cosa è successo? Semplice: stanno venendo fuori tutti insieme i dubbi sulla sostenibilità dell'operazione infilati per mesi sotto al tappeto dal ministero del Tesoro e da quello dei Trasporti.

LE CONTRADDIZIONI sono esplose il 4 dicembre nel corso di una riunione al ministero del Tesoro: entrati a passo sicuro e con sorrisi smaglianti, Renato Mazzoncini e Gianni Armani, amministratori delegati di Fs e Anas, sono usciti mogi e scuri in volto. In quel momento hanno capito che la marcia trionfale verso la riconferma dei rispettivi incarichi ottenuti ai tempi del governo Renzi e in scadenza l'anno prossimo, attraverso la fusione tra treni e strade che li avrebbe resi indispensabili anche con il nuovo esecutivo, stava diventando una via stretta e lastricata di spine.

Oltre a loro, a quella riunione c'erano i due capi di Gabinetto del Tesoro e dei Trasporti, Roberto Garofoli e Mauro Bonaretti. Poi i rappresentanti della Ragioneria dello Stato e pure il tecnico dell'operazione dal lato Fs, Francesco Parlato, ex custode al Tesoro delle partecipazioni dello Stato per 13 anni, dal 2003 al 31 marzo 2016, e dal giorno dopo dirigente delle Ferrovie in barba alla legge che vieta tassativamente passaggi del genere per almeno 3 anni.

Nel corso della riunione sono venute a galla forti perplessità sul perfezionamento del Contratto di programma Anas e sull'adeguatezza degli stanziamenti a copertura dei 9 miliardi di contenzioso cumulato dall'azienda delle strade con centinaia di imprese. Il macigno più grosso piombato sui presenti è stato però quello della svalutazione di 2 miliardi di euro del patrimonio Anas non ammortizzabili in base alle attuali regole contabili. I primi a tirar fuori la vistosa anomalia spulciando i bilanci in vista dell'incorporazione erano stati gli esperti di Price Waterhouse scelti dalle Fs come consulenti. Per aggirare l'ostacolo Armani e Mazzoncini nel corso della riunione hanno tirato fuori dalle cartelle un testo da consegnare a qualche volenteroso e disponibile parlamentare perché lo presentasse come emendamento alla legge di Bilancio. L'obiettivo era quello di far concedere all'Anas un valore di subentro proprio di 2 miliardi di euro, una specie di buonuscita sul modello di quelle accordate ad Autostrade per l'Italia dei Benetton e al gruppo Gavio dal ministro dei Trasporti,

Graziano Delrio.

I rappresentanti della Ragioneria hanno detto di no sostenendo che non si poteva violare uno dei capisaldi dell'operazione stabiliti dal decreto del governo il 24 giugno 2017, e cioè "l'assenza di effetti negativi sui saldi di finanza pubblica". I rappresentanti della Ragioneria e del Tesoro a quel punto hanno cercato di farsi spiegare perché l'importo della svalutazione non era stato finora evidenziato nei bilanci Anas approvati. Armani ha ribattuto che la Relazione al bilancio 2016 dà conto della valutazione delle eventuali perdite.

SPULCIANDO il bilancio, a pagina 299 della Relazione in realtà si afferma che per la valutazione delle perdite durevoli di valore l'Anas si è avvalsa dell'approccio semplificato come previsto dall'Organismo Italiano di Contabilità-OIC 9. Fonti autorevoli del ministero del Tesoro spiegano al *Fatto* che però il metodo contabile usato dall'Anas non sarebbe proprio corretto. L'approccio semplificato adottato è applicabile solo alle società di piccole dimensioni mentre l'Anas con circa 6 mila dipendenti e 700 milioni di euro di ricavi nel 2016 non rientra di certo in questo novero così come disciplinato proprio dall'OIC 9. Oltretutto la svalutazione avrebbe dovuto essere non di 2 ma di 3 miliardi e mezzo per effetto di una legge del 2011 (articolo 4 comma 19 Decreto legge 70 del 13 maggio), citata a pagina 340 del Bilancio, ma non più valida perché abrogata dal Codice degli appalti dell'aprile 2016. Già nel bilancio 2016 Anas avrebbe dovuto svalutare e chiudere in perdita l'esercizio. Perché non è stato fatto?