

Infrastrutture

LA NUOVA ANAS SI È PERSA PER STRADA



NELLA MEGA AZIENDA DI STATO I GRILLINI VOLEVANO CAMBIARE TUTTO. UN ANNO DOPO INVECE COMANDANO SEMPRE I SOLITI POTENTI. A SPESE DEI CITTADINI

DI GIANFRANCESCO TURANO

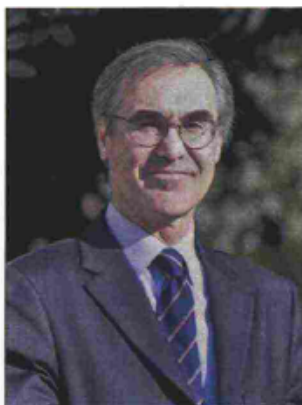
Diceva Giulio Andreotti che ci sono due tipi di pazzi: quelli che si credono Napoleone e quelli che vogliono risanare le Ferrovie dello Stato. Sottintendeva, si presume, che neanche un pazzo può pensare di risanare l'Anas.

Forse per questo il governo Gentiloni l'ha incorporata nel gruppo Fs a dicembre del 2017. Follia per follia, tanto vale. Pochi mesi dopo i grillini risanatori e insediati al ministero delle Infrastrutture (Mit) con Danilo Toninelli annunciavano il passo indietro sulla fusione. Salvo ripensarci. Un anno e mezzo dopo, il consiglio di amministrazione dell'Anas è cambiato. L'ad Gianni Armani, figlio di un amministratore dell'Iri, la vecchia holding di Stato, è stato sostituito lo scorso novembre da Massimo Simonini, figlio di un capo dipartimento dell'Anas. Che cosa altro è cambiato in questi diciotto mesi nella società di via Monzambano e nei suoi rapporti con il Mit?

Nazionalizzazioni gialloverdi

Poco più di un anno fa Armani incontra Beniamino Gavio e gli propone l'acquisizione da parte dell'Anas della maggioranza del gruppo di Tortona, secondo concessionario autostradale privato dopo Autostrade-Atlantia (Benetton). Gavio, erede dell'impero costruito dal padre Marcellino, ha già in mano l'offerta dei fondi francesi di Ardian che, però, vogliono entrare con il 49 per cento. Vendere la maggioranza ad Anas gli consentirebbe di deconsolidare centinaia di milioni di debiti e di ottenere nuovi affidamenti per quello che ritiene il business del futuro: le costruzioni di autostrade in Brasile, dove la sua holding Argo finanziaria ha già investito comprando Ecorodovias. Gavio dice di no ad Armani. Non si fida della durata dell'ex manager di Terna alla guida dell'Anas e teme che i rapporti fra lo Stato e i privati possano cambiare. La trattativa fra il gruppo Argo e Ardian, pur rallentata dal crollo del ponte Morandi a Genova, gestito da Autostrade, e dalle voci sull'instabilità dei viadotti della Torino-Savona, gestita dal gruppo Argo, va in porto.

Dopo la tragedia del 14 agosto 2018 a Genova, la spinta statalista del Mit si moltiplica. L'Anas di Armani, che aveva dichiarato guerra alle partecipate appena nominato



FIGLIO D'ARTE

Massimo Simonini, 56 anni, è stato nominato ad dell'Anas lo scorso dicembre. Figlio di un capo dipartimento della società di via Monzambano, è stato assunto dall'allora ente pubblico nel 1998. Fino al 2018 lavorava alla Direzione Operation sotto Ugo Dibennardo



FUSIONE A FREDDO

Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha revocato l'ad dell'Anas Gianni Armani perché era contrario all'incorporazione della società delle strade nel gruppo Fs. La revoca della fusione non c'è stata e anzi Fs-Anas dovrebbero entrare come soci in Alitalia

dal governo a guida Pd, costituisce una subholding (Anas concessioni autostradali o Aca) su disposizione del Mit proprio allo scopo di metterci dentro le concessioni a scadenza. I tecnici del ministero trovano che revocare la convenzione con i Benetton è più facile del previsto. Basta scontare ad Autostrade gli incassi già percepiti e pagare la differenza attraverso un allungamento della concessione in favore dell'Anas. Ma la furia rivoluzionaria grillina si rivela un fuoco di paglia e non solo per l'opposizione dell'alleato leghista. L'emergenza Alitalia porta il governo in blocco a bussare con il cappello in mano da Atlantia e Toninelli deve fare buon viso a cattivo gioco.

Dopo che Armani viene sostituito da Simonini, la spinta alla statalizzazione non si ferma. Stavolta tocca ai progetti in mano a Vito Bonsignore da Bronte (Catania). L'ex ras andreottiano nel Nordovest, ex europarlamentare Udc e socio della Carige disastata da Giovanni Berneschi, ha in mano i project financing della Catania-Ragusa (800 milioni di euro di investimento) e della Orte-Mestre (investimento da 10 miliardi di euro). La trattativa per portare i due tracciati in area pubblica è tuttora in corso e circolano cifre di subentro nell'ordine di 50 milioni di euro per la Orte-Mestre e di 25 milioni per la Ragusana. È un assegno robusto per il gruppo Silec-Mec della famiglia Bonsignore che ha speso finora in progettazione meno di 2 milioni per entrambi i percorsi e che non ha lontanamente le forze finanziarie per portare a termine le opere.

La richiesta di accollarsi le strade di Bonsignore è pervenuta a Simonini attraverso il capo di gabinetto del ministro, Gino Scaccia. Il docente della Luiss nato a Frosinone è una figura emergente in un Mit che ha perso i due leghisti genovesi della squadra, cioè il viceministro Edoardo Rixi e il sottosegretario Armando Siri. Scaccia era anche il regista del gruppo di tecnici che studiavano la revoca della concessione ad Autostrade dopo il ponte Morandi. La sua influenza sull'Anas, che ha un presidente di nomina leghista e, tanto per cambiare, genovese come Claudio Andrea Gemme, è bilanciata da Paolo Visca. Professore universitario (Roma Tre) come Scaccia e anch'egli capo di gabinetto, ma di Salvini, Visca è la longa manus di Giancarlo Giorgetti, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio. →

→ Pedemontana autonomista

L'obiettivo politico del governo è riflesso dal decreto Sblocca cantieri: fare ripartire i lavori dove si può ma con regole nuove che abbassino il costo dei lavori e gli extraprofitti per i privati. Il problema è che tutti i nuovi progetti si fondano su previsioni di traffico molto superiori alla realtà e su pedaggi elevatissimi. Dopo qualche brutta esperienza, come la Brebemi e la Pedemontana lombarda, le banche non abboccano più e la Cdp ha appena bocciato la Orte-Mestre, dopo avere detto no alla Pedemontana veneta insieme alla Bei. Eppure il 3 giugno, il lunedì successivo alla festa della Repubblica, Matteo Salvini si è presentato all'inaugurazione dei primi 7 chilometri, su 95 totali, proprio della Pedemontana dichiarando: «Oggi ho ricevuto una lettera del presidente del Consiglio che convoca una riunione sullo Sblocca cantieri. Be' io sono qui stamattina, il cantiere è sbloccato». Insieme al taumaturgo Salvini, che Luigi Di Maio aveva invano supplicato di restare al Viminale, c'era Zaia che ha ereditato il progetto dal "Doge" condannato Giancarlo Galan e che a febbraio ha ottenuto dall'Anas la possibilità di prendersi i soldi dei pedaggi della Cav, società mista Anas-Regione Cav (passante e tangenziale di Mestre). Il denaro serve a completare la Pedemontana da parte del Sis, un consorzio fra gli spagnoli della Sacyr e il costruttore Matteredo Dogliani.

Su Pedemontana i grillini veneti erano e sono ferocemente all'opposizione in consiglio regionale. Secondo le indicazioni della Ue, i costi dell'opera previsti in 2,5 miliardi di investimento ma già saliti a 3, sono da considerarsi totalmente a debito pubblico.

Di fatto, con il sistema autostradale Cav-Sis la Regione Veneto non soltanto si è accollata il rischio di traffico, non solo ha garantito i bond a tassi altissimi necessari a finanziare la strada, ma si è resa autonoma nella gestione finanziaria prima ancora che Salvini mandi in porto il suo progetto "spacca Italia", avversato dai grillini e in agenda del leader leghista da qui a fine giugno.

Funzionari irresponsabili

Sempre a Nord ma sul fronte occidentale, un'altra nuova opera presenta traffico sovrastimato e tariffe alte. Per finire la Asti-Cuneo (65 per cento Gavio, 35 Anas), il



DOCENTI CONTRO

Gino Scaccia, docente di diritto costituzionale alla Luiss, è capo di gabinetto di Toninelli. La sua influenza sull'Anas è bilanciata dal potere dell'altro docente universitario Paolo Visca, capo di gabinetto del vicepremier leghista Matteo Salvini



L'UOMO DI BRONTE

Vito Bonsignore, ex europarlamentare Udc, costruttore e socio di Carige con Berneschi, è titolare dei progetti per la Orte-Mestre e per la Ragusa-Catania. Dopo avere invano cercato i finanziamenti per le opere, è in trattativa per passare la mano all'Anas

socio privato vuole applicare il sistema del cross financing. Fuori dal gergo, significa prolungare a Gavio la concessione sulla Milano-Torino, che non è neppure confinante con la Asti-Cuneo, dopo avere fuso le due concessionarie. Il progetto è ancora in discussione e ha il suo sostenitore al Mit in Felice Morisco, dirigente alla vigilanza sulle concessionarie.

La bramosia di nuove autostrade è dovuta a un fattore economico molto semplice. Il rendimento di una concessionaria sul pedaggio può arrivare al 7 per cento. La stessa concessionaria che fa costruire la strada in house alla sua impresa edile guadagna fra il 30 e il 40 per cento.

A minimizzare i ricavi dei pedaggi è intervenuta anche l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art), guidata da Andrea Camanzi e Guido Improta, già sottosegretario al Mit con il governo Monti ed ex assessore alla mobilità della giunta capitolina di Ignazio Marino coinvolto nell'inchiesta sui 320 milioni di extracosti della Metro C.

Il sistema di attenuazione degli aumenti automatici previsto dall'Art ha scatenato un vespaio da quando l'autorità ha pensato di estenderlo dalle concessioni scadute, come quella dell'Autobrennero, a quelle in essere. Il provvedimento, che dovrebbe essere recepito dal governo entro la fine del mese, ha suscitato ricorsi amministrativi a catena e la presa di posizione pubblica di Fabrizio Palenzona. Il presidente delle concessionarie autostradali (Aiscat) ha sparato a zero sul provvedimento dell'Art e su un passaggio in particolare dello Sblocca cantieri. Voluta fortemente da Toninelli, la norma esenta da ogni responsabilità il funzionario pubblico che firma la revoca di una concessione autostradale. Ancora una volta, secondo i concessionari, l'incertezza del quadro legislativo allontana gli investitori stranieri dall'Italia.

Il poltronificio delle partecipate

L'impegno a sviluppare in modo sostenibile le infrastrutture era uno degli elementi qualificanti della vittoria grillina del 4 marzo. Nel primo anno di governo rimane molto poco di questo obiettivo e anche a livello manageriale il rinnovamento è stato fatto a macchia di gattopardo, affinché quasi tutto restasse uguale.



L'Anas ama gli eredi e si fida di chi conosce. Dirigente non di prima fascia, il nuovo ad Simonini sarebbe stato consigliato ai Cinque stelle da Marcello Minenna, allora in corsa per la Consob nonché figlio di Michele, già direttore centrale dell'Anas di trascorsa obbedienza dalemiana.

Simonini, la cui sorella Stefania è avvocatessa allo studio Cancrini-Piselli specializzato in appalti e patrono sia dell'Anas sia delle concessionarie, ha colpito la dirigenza scelta da Armani e ha mandato via spendendo milioni di euro in buonuscite Alessandro Rusciano (personale), Adriana Palmigiano (appalti), Enrico Giglioli (commerciale), Claudia Ricchetti (legale e societario), Emanuela Poli (affari istituzionali). Un altro dirigente, Rocco Girlanda (progettazione), ex sottosegretario ai trasporti del governo Letta che Armani aveva dovuto assumere per le buone relazioni con il gruppo verdiniano, è stato licenziato. Un big come Edoardo Eminyan, già cfo con Armani, è stato messo a occuparsi delle concessioni di Bonsignore. Altri due pezzi grossi come Dibennardo e Fulvio Soccodato, che erano stati fra i candidati alla successione ad Armani,

Il 3 giugno è stato inaugurato il primo minitratto della Pedemontana Veneta (7 chilometri su 95 complessivi). Nella foto, il taglio del nastro da parte di Salvini, affiancato a destra dal governatore del Veneto Luca Zaia e a sinistra dal ministro per la Famiglia, il veronese Lorenzo Fontana. Partita come opera in project financing, cioè con capitali misti, la strada è sostenuta da finanziamenti interamente pubblici per 2,5 miliardi di euro

ALLA VECCHIA GUARDIA È SUBENTRATA UNA ANCORA PIÙ VECCHIA. UN'OPERAZIONE DI PURO GATTOPARDISMO

sono stati ridimensionati. Dibennardo, direttore operation ed ex capo dell'Anas in Sicilia, è stato spedito alla Cav dove può mettere a frutto la sua amicizia con Zaia. Soccodato ha conservato la sola competenza sulla ricostruzione dopo il sisma nel Centro Italia del 2016. Gli interni dicono che abbia pagato un suo vecchio tentativo di liberarsi di Simonini, che al tempo era un dirigente di terza fascia e si era salvato per l'intervento del suo amico Gianfranco Battisti, ad e dg della capogruppo Fs.

Più di uno spostamento interno e nelle partecipate è avvenuto all'insegna della vecchia Anas, gestita da Pietro Ciucci.

Al personale è andata Gaetana Celico, già responsabile dell'internal audit con Ciucci al tempo della Dama Nera Antonella Accroglianò. Nella controllata Anas international, più volte denunciata nelle interrogazioni parlamentari del senatore M5S Elio Lannutti, l'ex amministratore della Quadrilatero Umbria-Marche Guido Perosino è subentrato a Bernardo Magri, che rimane dg della Sitaf (Frejus), ad della Satap (Gavio) e dell'Asti-Cuneo. L'ex direttore finanziario di Ciucci, Stefano Granati, figlio di un dirigente dell'Iri, ha mantenuto la presidenza di Cal, la mista Anas-Regione Lombardia che è la società concedente di Pedemontana lombarda, Brebemi e Tem. In aggiunta, Granati guida Adl, incaricata dell'autostrada fantasma Roma-Latina, ed è consigliere del traforo del Monte Bianco (Sitmb), joint venture fra Anas e Autostrade che ha distribuito riserve per ben 60 milioni di euro. Fra gli esterni che i grillini volevano togliere di mezzo c'è Georges Mikhael, presidente della Sav di Gavio e socio-consigliere della Ragusa-Catania di Bonsignore, citato nelle interrogazioni parlamentari sulla Tecnositaf Gulf del Qatar, misteriosa società creata nel Golfo dalla Sitaf il cui chief executive officer è Raymond Mikhael, fratello di Georges.

Pensare che Armani, appena arrivato in via Monzambano, aveva annunciato di volere stroncare il poltronificio delle partecipate. Qualcuna l'ha chiusa, è vero. Qualcun'altra l'ha aperta. Il suo successore ha esonerato parte della vecchia guardia per sostituirla con una guardia, a volte, ancora più vecchia. Il problema è chi paga questo calciomercato. Non sono le pay-tv e non è il tifoso. È il contribuente. ■