

Reti Le 10 tappe per l'unione con Piazza della Croce Rossa. Il presidente Armani vuole chiudere in fretta. Via 40 dirigenti su 198

Anas & Fs Il piano di Stato per il polo delle infrastrutture

Il gestore delle strade può decuplicare i margini fino 1,5 miliardi E diventare la terza gamba di Ferrovie. Contenziosi permettendo

DI DANIELA POLIZZI
E ALESSANDRA PUATO

Gianni Vittorio Armani ha aperto un cantiere in più sui suoi 25.568 chilometri di strade gestite: quello per la nuova Anas. Il nipote del pioniere dell'aviazione Giovanni Caproni è presidente del gruppo da un anno. Segna la discontinuità con la gestione di Pietro Ciucci. È impegnato a togliere l'Anas dall'alveo della pubblica amministrazione (Pa), trainandola verso il mercato. L'obiettivo è conferirla a Fs, attribuendole autonomia finanziaria.

Verso il «big player»

I vertici, il governo e le banche sono al lavoro. Ecco i 10 passaggi e le criticità.

1) **L'integrazione.** L'ipotesi più accreditata per ora è conferire Anas come terza gamba a Fs holding, affiancandola a Rfi e Italferr (la società della rete ferroviaria e quella d'ingegneria). L'approdo è costituire il polo nazionale delle infrastrutture, un big player dei lavori anche all'estero. Anas, Rfi e Italferr sono spesso in contemporanea sui mercati internazionali: Iran, Algeria, Qatar. Si tratta di unire le forze, per presentarsi più competitivi alle gare. Ma senza appesantire Fs che deve quotarsi in Borsa.

2) **La crescita.** Se l'opera-

zione di distacco dalla Pa riuscirà, il margine operativo lordo di Anas potrebbe quasi decuplicare dai 170 milioni stimati per il 2015 a 1,5 miliardi e il valore dell'impresa arrivare a 20 miliardi, in base ai multipli attribuiti in Europa alle infrastrutture redditizie. È una cifra vicina ai 30 miliardi stimati per Rfi e la sua rete. Si tratta di trasformare Anas da organismo di diritto pubblico a ente concessionario che si finanzia con tariffe regulate (il governo ne sta parlando con Eurostat e Istat). Armani vuole chiudere l'operazione entro la scadenza di mandato, il 2017. Per le banche il dossier dovrà essere pronto in 6 mesi. Non è facile.

3) **I contenziosi.** Il problema è la gestione dei 9 miliardi di contenziosi: 5 effettivi e 4 da adeguamenti del costo dei lavori chiesti dai fornitori. Finché non è risolto, non si può approvare il bilancio 2015. Armani ne sta parlando con Tesoro (socio al 100%) e Trasporti. Il guaio è che finora non ci sono stati accantonamenti per coprire il rischio.

4) **Il modello.** Il secondo nodo è che strada seguire per auto-finanziarsi. Due le possibilità: a) un contratto di servizio con corrispettivo pagato ogni anno dallo Stato (fisso, in anticipo e non più a rimborso, come per Poste o Fs), legato a variabili come il traffico (vedi l'Enav) e obiettivi di qualità, con penali se non so-

no raggiunti; b) la remunerazione tariffaria, pagata dagli utenti. Anas gestisce le strade non a pedaggio: potrebbe introdurre una tariffa indiretta con uno storno dalle accise sulla benzina (se i petrolieri ne versano una quota direttamente all'Anas, anziché allo Stato, il costo per gli utenti è zero) o dal bollo auto. È la via preferita dalle banche.

5) **Il valore.** Il lavoro cruciale è attribuire un valore all'Anas. La via più trasparente è ottenere una Rab, la regulated asset base: il valore del capitale investito netto riconosciuto dall'ente regolatore di settore (nel caso, Anas può finire sotto l'Autorità dei Trasporti) per la determinazione delle tariffe applicabili.

6) **La newco.** Un passo è già agli atti. Il 18 aprile è stata deliberata dal consiglio la costituzione di una nuova società che conterrà le partecipazioni nelle autostrade a pedaggio. Si chiama Anas Concessioni Autostradali, include 5 asset: Anas International Enterprise (100%), per gli investimenti all'estero; la Sitaf del Frejus (51% con Ativa, cioè Provincia e Comune di Torino); la Cav (50% con la Regione Veneto); l'Asti Cuneo (35% con la Salt di Gaudio); il Traforo del Monte Bianco (con Autostrade). Partirebbe con un patrimonio netto di 841 milioni. È al vaglio dei ministeri, varo atteso in maggio. «Sarebbe un bel risultato: un

attore nuovo sul mercato delle autostrade», dice Massimiliano Battisti, capo infrastrutture Italia di SocGen.

7) **Il debito.** L'altra necessità è fare leva finanziaria. Il debito netto dell'Anas (al 20 aprile) è di 542 milioni, sceso dopo il rimborso di 447 milioni del project bond della Cav, il Passante di Mestre (organizzato da SocGen con Imi, Unicredit e Bnp). Anas è in credito con lo Stato per 1,7 miliardi, soldi anticipati dalle banche. Con meccanismi di remunerazione chiari, la capacità di finanziarsi può salire: con bond o linee bancarie.

8) **Gli investimenti.** Con un business fuori dalla Pa, la nuova Anas conta di avere più in fretta i fondi deliberati da Tesoro e Regioni. Ci sono 20 miliardi stanziati per il 2015-2019 (8,2 per manutenzione e potenziamento strade), risultano ancora al secondo passaggio della Corte dei Conti.

Pulizia e incarichi

9) **Gli appalti.** L'altro intervento previsto è l'abolizione del general contractor, che abbatte costi e corruzione. Si somma all'avvenuta separazione della direzione acquisti da quella legale: chi controlla non è più chi gestisce i lavori. Perciò Armani ha già fatto uscire 40 dirigenti su 198 e avviato per gli altri la rotazione con 100 ordini di servizio. La settimana scorsa, per esem-

pio, il responsabile di Catania è stato trasferito a Genova.

10) I lavori in corso. La scommessa è dimostrare ai

cittadini che le strade sono in ordine, le gare trasparenti e l'Anas non è più un carrozzone.

La Salerno-Reggio Calabria è il punto di partenza con 21 gare avviate: esito entro l'estate. Fra i lavori della nuova

Anas c'è anche la raccolta dei rifiuti: è attesa il 26 aprile la firma del primo contratto, con il Comune di Fiumicino.



FILT CGIL

L'idea: andare con Rfi e Italferr alle gare internazionali. Per esempio in Iran

La neonata Anas Concessioni Autostradali parte con 841 milioni

LA PASSATA GESTIONE

I bilanci Anas, milioni di euro

	2015 ⁽¹⁾	2014	2013	2012	Var 2014-2015
Ricavi	770,4	783,9	785,7	787,2	-1,7%
Mantenzione ordinaria strade statali e autostrade	206	207,2	218,6	245,3	-0,6%
Margine operativo lordo	172	190,9	175,1	153	-9,9%
Utile netto	12,7	17,6	3,3	2,2	-27,8%
Dividendi	n.d.	16,7	3,2	2,0	

I numeri

2,26 miliardi di euro
Il capitale sociale

25.568

1 km di strade e autostrade dello Stato affidate all'Anas

6 mila circa
I dipendenti

1,5 milioni di euro

L'ipotesi di Ebitda nel 2016 ⁽²⁾

-542 milioni di euro

L'indebitamento netto al 20/4/2016

20,2 miliardi di euro

Il piano d'investimenti 2015-2019 di cui:

LA NEWCO

Che cosa entra nella nuova società a mercato Anas Concessioni Autostradali. Milioni di euro, valori al 31/12/2014

	Quota	Patrimonio netto contabile
Anas International Enterprise ⁽²⁾	3,21	100%
Sitaf (Società italiana traforo del Frejus)	274,3	51,093%
Cav (Concessioni autostradali venete)	74,2	50%
Autostrada Asti-Cuneo	199,2	35%
Società italiana per il traforo del Monte Bianco	290,5	321,25%

I debiti

Posizione finanziaria netta, milioni di euro

2015	2014	2013	2012
-417	-330	+442	+245



8,8
Completamento itinerari

8,2
Manutenzione straordinaria

3,2
Nuove opere

(1) Budget al dicembre 2015; (2) investimenti all'estero; (3) in caso di introduzione del corrispettivo

Foto: P. Rossi



Personaggi Gianni Vittorio Armani, presidente e amministratore delegato dell'Anas. Ha guidato Terna Rete Italia e lavorato al Gestore rete elettrica e in Telecom