

## Per Gazprom export record in Europa

La russa Gazprom nel 2017 ha raggiunto consegne record di gas all'estero nel 2017, in particolare nell'Unione europea. Il gruppo ha incrementato la produzione nel 2017 del 12,4% a 472 miliardi di metri cubi di gas e le esportazioni verso l'Europa dell'8,1% a 193,6 miliardi di metri cubi. Lo ha dichiarato l'amministratore delegato Alexei Miller (foto) citato dalla Tass. «Nel 2017 abbiamo realizzato la maggiore crescita della produzione nella storia dell'azienda: in cifre assolute, la produzione è aumentata di 51,9 miliardi di metri cubi». Miller ha dunque sottolineato che nel 2017 Gazprom «ha stabilito un nuovo record di esportazioni»: secondo i dati operativi, nel 2017 l'azienda ha esportato 193,9 miliardi di metri cubi di gas in Europa, ovvero 14,6 miliardi di metri cubi in più rispetto al massimo raggiun-

to nel 2016 (179,3 miliardi di metri cubi). Tutto ciò, secondo l'amministratore delegato, «dimostra la crescente domanda di gas russo da parte dei Paesi europei, ma anche affidabilità delle consegne nei volumi richiesti». Miller ha infine annunciato che la società, operatore del gasdotto Turkish Stream, ha collocato oltre 700 chilometri (circa il 38%) della sezione offshore delle due linee che compongono la condotta.



Peso: 7%

## INTERVENTO

# I dubbi su Fs-Anas, non sia solo maquillage finanziario

di Renato Brunetta

Con la definizione degli adempimenti per la fusione Fs-Anas, prende corpo l'operazione, in attesa del visto della Corte dei Conti e del parere Antitrust. Resta irrisolta una vistosa incertezza su una delle condizioni richieste dal decreto che ha avviato l'operazione: l'adeguatezza dei fondi stanziati nel bilancio Anas per la chiusura del diffuso contenzioso accumulato (e lasciato lievitare colpevolmente) fino a circa 9 miliardi, tanto da richiedere l'ennesima deroga alle regole del codice civile per consentire più "comodamente" una fusione che passa attraverso conferimento in Fs del patrimonio Anas, come corrispettivo dell'aumento di capitale riservato deliberato. Di fronte al silenzio di società e governo alla richiesta di informazioni del Parlamento, che getta ombre sulla stabilità dell'intera operazione, devono essere messi in evidenza alcuni punti.

Con l'operazione si registra una sorta di maquillage finanziario, consentendo ad Anas spa, con il trasferimento delle azioni a Fs, di sfuggire all'inclusione nel campo dei soggetti compresi nell'elenco Istat (equi del conto consolidato delle Pse secondo criteri Eurostat e severamente tenuto sotto osservazione Ue). Obiettivo già perseguito con il contratto di programma 2016-2020 e la riconfigurazione dei contributi previsti. Una sana e trasparente gestione dei bilanci pubblici impone di augurarsi che questo aspetto - sbandierato come uno dei più positivi - non si risolva solo in artificio contabile miope,

che potrebbe provocare effetti ben più gravi per la reazione di controllori europei non certo sprovvisti di fronte agli artifici.

Resta un fatto: per consentire la fusione, il Governo non ha esitato a distrarre consistenti risorse già destinate a investimenti (adeguamento Salerno-Reggio Calabria) da deliberare Cipe negli anni 2002 e 2004 (governo Berlusconi). È auspicabile la risoluzione di contenziosi pendenti da anni (da cui non emerge la brillantezza di gestione di Anas), ma non riducendo le risorse agli investimenti per accedere ad accordi bonari con appaltatori privati che consentano ad Anas di presentarsi "immacolata" al matrimonio con Fs.

Qui arriva il terzo punto. Tutta l'operazione messa in piedi dal governo è legata alla effettiva individuazione di una strategia industriale che premi l'integrazione strada-ferrovia. Se è solo uno strumento per la riduzione di costi per effetto della integrazione di funzioni o processi trasversali, siamo all'ennesima mistificazione sulla pelle del contribuente. Quali sono le garanzie che la crescita dimensionale non sacrifichi la necessaria agilità, con la lievitazione del personale per 6.000 unità in un colosso che già ne ha 73.000 circa? E le innovazioni di processo e di obiettivi richiedono questa contaminazione delle dorsali tradizionali (strada-ferrovia)? Davvero l'operazione è in grado di assicurare le ambiziose stime di crescita esponenziale degli investimenti complessivi del mega-gruppo?

Restano irrisolti altri nodi: come potrà Anas, una volta conferito il patrimonio a Fs, continuare a esercitare i controlli connessi al

mantenimento della titolarità di tutte «le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati»? C'è rischio di depotenziamento dei controlli sui concessionari autostradali. E ancora, l'interruzione del processo di valorizzazione e dismissione degli immobili di proprietà Anas già stimato in bilancio non determinerà un buco nei conti pubblici che qualcun altro dovrà colmare per assicurare la doverosa stabilità dei bilanci?

Se, poi, il significato industriale dell'operazione lo si deve cogliere nella trasfigurazione di Anas quale nuovo attore sullo scacchiere internazionale, ci accontenteremo di una più modesta (ma non meno importante) concentrazione "domestica" per risolvere i nodi irrisolti di una dotazione infrastrutturale stradale ampiamente inefficiente e non all'altezza dei comuni standard di sicurezza e affidabilità. Senza dimenticare che logica avrebbe voluto che questo disegno di crescita del gigante ferroviario si rivolgesse ad assorbire in una rete autenticamente nazionale le tante società operanti in regime di concessione con livelli di sicurezza che eventi recenti hanno reso evidente quanto siano drammaticamente superati. Qui si profila un ulteriore aspetto: se già la permanenza sotto il medesimo gruppo di Rfi e Trenitalia resta una mina vagante di fronte alle possibili obiezioni Ue rispetto a una reale apertura del mercato a concorrenti terzi, la risposta non può essere quella di un soggetto ancora più grande, inglobando anche la società deputata alla gestione della infrastruttura



Peso: 21%

stradale. Non vogliamo che dietro questo sfrenato gigantismo si celi soltanto l'ambizione per un volume complessivo di risorse pubbliche che possano essere più liberamente spostate da una finalità all'altra: a dispetto della agognata liberazione dai vincoli Eurostat, allora, non di mera flessibilità si tratterebbe, né di ardite operazioni contabili, ma di un ben più pericoloso gioco sul sottile filo della si-

curezza connessa agli investimenti occorrenti per la manutenzione e l'adeguamento della rete stradale e ferroviaria.

Finché questo disegno non sarà svelato in tutte le sue implicazioni, è doveroso lo scetticismo di chi non si accontenta di proclamare da "taglio di nastro", ma che nessuno si augura siano destinati a infrangersi contro realtà ben

più rilevanti di un mero risultato di bilancio positivo.

*Renato Brunetta è presidente  
dei deputati di Forza Italia*

#### VIGILANZA EUROSTAT

La fusione consente ad Anas spa di sfuggire all'inclusione nell'elenco Istat e al controllo di Bruxelles

### I NUMERI DELLE NOZZE

## 2,8 miliardi

#### L'aumento di capitale

L'atto decisivo per le nozze Fs-Anas è arrivato alla fine del 2017: un aumento di capitale da 2,86 miliardi, deliberato dall'assemblea degli azionisti di Fs, mediante il conferimento dell'intera partecipazione Anas detenuta dal Mef. È nato così il polo integrato nel settore dei trasporti al quale il Governo (prima Renzi e poi Gentiloni) ha lavorato per anni, con l'obiettivo di industrializzare il settore e rilanciare gli investimenti in infrastrutture

## 44 mila

#### I Km di rete complessiva

Nella sua nuova configurazione, il Gruppo Fs italiane dispone di una rete infrastrutturale, ferroviaria e stradale che misura in totale circa 44 mila chilometri

## 750 milioni

#### I passeggeri su ferro

Sono 2,3 miliardi i mezzi che percorrono ogni anno le strade in gestione ad Anas. Con l'ingresso in Fs, andranno a sommarsi al traffico già gestito dal Gruppo: circa 750 milioni di passeggeri all'anno su ferro, 290 milioni su gomma e 50 milioni di tonnellate merci

## 11,2 miliardi

#### Il fatturato 2018

Il Gruppo Fs italiane, con il conferimento di Anas, sarà in grado di sviluppare nel 2018 un fatturato da 11,2 miliardi di euro e una capacità di investimento da 8 miliardi, con un capitale investito di circa 50 miliardi



Peso: 21%