

Lazio, Roma, 10/06/2016

Anas: Piano Industriale 2016-2020, obiettivi: autonomia finanziaria, 3 miliardi/anno di investimenti, mille assunzioni

Armani: «I pilastri su cui poggia il nostro business plan sono efficienza gestionale ed operativa, trasparenza ed ottimizzazione degli appalti, sviluppo delle risorse umane e delle tecnologie»

Il Presidente di Anas Gianni Vittorio Armani ha presentato oggi, presso la sede romana di Confindustria, il Piano industriale dell'Azienda agli esponenti della business community. Nell'incontro, sono stati presentati anche il piano investimenti e il piano gare della società delle strade.

«Il Piano Industriale - ha commentato Armani - svolge un ruolo fondamentale nell'ambito della gestione delle imprese e Anas, dopo una decennale parentesi, introduce nuovamente nel proprio sistema il documento che delinea le strategie dell'azienda e le azioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi. Il business plan inquadra l'Azienda all'interno del suo settore di riferimento e delinea le azioni necessarie al superamento delle criticità esistenti ed al raggiungimento di alcuni principali obiettivi: l'autonomia finanziaria, l'accelerazione degli investimenti e la maggiore efficienza nelle attività manutentive».

Nel dettaglio, il Piano è articolato secondo i seguenti argomenti.

- Rete infrastrutturale. Anas gestisce il 90% delle strade statali italiane ed è il secondo gestore nazionale di autostrade, principalmente non a pedaggio; la rete stradale è diffusa sul territorio nazionale con alti livelli di frammentazione gestionale ed una forte concentrazione al Sud.

In tal senso è già stato avviato un processo di recupero di circa 6.250 km di strade regionali e provinciali - che portano la rete Anas dagli attuali 25.500 km a 31.800 km - con l'obiettivo di garantire continuità territoriale alla rete ed attivare contratti di servizio sulle strade provinciali al fine di incrementare l'efficienza attraverso un aumento degli asset gestiti/km e una più razionale gestione delle tratte.

- Analisi della domanda/Stato della rete. A causa del trasferimento di parte dei flussi di traffico di lunga percorrenza verso altri mezzi di trasporto (treno e aereo), il traffico sulle tratte di Anas (tendenzialmente a breve-media percorrenza) risulta superiore rispetto a quello della rete AISCAT. In particolare la rete Anas registra, nel periodo 2012-2015, un incremento di traffico rispetto alla rete AISCAT di circa il 3%. A ciò va aggiunto che le strade gestite sono caratterizzate da livelli eterogenei di servizio, che in alcuni casi presentano un debito manutentorio elevato a causa di limitati investimenti effettuati nel corso degli anni. L'obiettivo da perseguire, attraverso iniziative già avviate da Anas nel corso del 2015, è di recuperare il debito manutentorio pregresso garantendo elevati livelli di funzionalità alla rete esistente, privilegiando interventi di manutenzione straordinaria rispetto a nuove opere, assicurando altresì una maggiore omogeneità alle strade in gestione nonché presidiare il processo di pianificazione della rete attraverso un'analisi integrata dei costi/benefici e della soddisfazione della domanda.

- Risorse Umane. Ad oggi Anas dispone di circa 6000 dipendenti diffusi sul territorio nazionale, con modalità eterogenee di gestione dei processi operativi e di staff. La media di esternalizzazione dei servizi di Manutenzione Ordinaria è pari al 70%.

L'obiettivo è di assicurare una maggiore razionalità di gestione dei processi territoriali, operativi e di staff attraverso indicatori e metriche condivise, sfruttando le opportunità derivanti dalla gestione diretta delle attività distintive caratterizzanti la manutenzione ordinaria. Il Piano prevede quindi la definizione di un

nuovo modello organizzativo dell'esercizio aziendale, la cui implementazione necessiterà dell'acquisizione dal mercato del lavoro di professionalità, tecniche ed operative, definite nella conseguente determinazione dei fabbisogni, al fine di migliorare la qualità del servizio offerto ai clienti stradali, potenziando il presidio del territorio e innalzando il livello di sicurezza della rete Anas.

- Asset aziendali. Anas dispone di 3.642 immobili distribuiti su tutto il territorio nazionale, di cui la maggior parte costituita da fabbricati (2.339) e case cantoniere (1.244). L'obiettivo è di valorizzare gli asset aziendali, facendo leva su business complementari ed ottimizzando gli immobili in dotazione. Si tratta di iniziative già avviate nel corso del 2015, come la valorizzazione delle case cantoniere.

- Investimenti. L'ammontare di investimenti medio annuo di circa 2 miliardi, a partire dal 2011, ha subito una costante flessione scendendo nel 2015 a 1,7 miliardi. Numerosi elementi di criticità, presenti in tutte le fasi della filiera degli investimenti - problemi nei finanziamenti disponibili, modifiche nelle procedure autorizzative, crisi finanziaria, fallimento del modello di Contraente Generale - hanno determinato questa riduzione degli investimenti.

L'obiettivo è di raggiungere stabilmente 3 miliardi/anno di investimenti attraverso il rilancio e la riorganizzazione della «struttura produttiva» e le modalità di project management degli investimenti. Questo percorso, già avviato, passa altresì tramite l'efficientamento ed il potenziamento delle attività di pianificazione, progettazione, appalto e realizzazione di nuove opere/manutenzione straordinaria.

- Contenzioso. Anas presenta una elevata esposizione per contenziosi e riserve iscritte per lavori pari a circa 9 miliardi da parte delle imprese appaltatrici. Circa il 60% del contenzioso lavori è antecedente al 2013, in un caso risale al 1986.

L'obiettivo è di adottare azioni, già avviate a partire dal 2015, finalizzate alla riduzione del contenzioso, razionalizzando le attività di procurement, al fine di incrementare la trasparenza e presidio delle attività

- Assetto normativo/Autonomia finanziaria. Le rigidità gestionali, le complessità procedurali e la mancanza di autonomia economico-finanziaria, aspetti questi determinati dall'attuale assetto normativo e dal modello di funzionamento, si riflettono anche nel peggioramento della posizione finanziaria netta della Società.

Rientra pertanto tra i principali obiettivi aziendali, assicurare una autonomia finanziaria attraverso un meccanismo regolato, stabile a medio-lungo termine, teso all'efficienza e basato sulle performance della rete e dei volumi di traffico.

Il Piano Industriale individua tre diversi modelli alternativi di autonomia finanziaria: accisa carburante, vignette, pedaggio, focalizzando l'attenzione sull'ipotesi tariffaria legata all'accisa sul carburante che prevede in particolare:

? Raccolta operata da Anas su una quota parte del costo carburante, sostitutiva di accisa esistente;

? Mediazione del rapporto con utenti da compagnie petrolifere;

? Possibilità di meccanismi di esclusione specifici su chi non usa la strada e di estensione ad altri gestori stradali.

Questo modello comporta una serie di benefici principalmente dovuti al prelievo proporzionale al traffico, alla certezza dell'incasso ed alla assenza di oneri aggiuntivi per utenti.

- Trend ricerca e innovazione. Il settore di riferimento presenta evoluzioni continue sui materiali e le tecnologie, finalizzate a migliorare la sicurezza, i sistemi di monitoraggio, la sostenibilità ambientale e la gestione del patrimonio stradale.

In questo ambito l'obiettivo di Anas, già avviato, è di valorizzare la ricerca su materiali, metodologie e tecnologie innovative, utilizzando l'opportunità di finanziare e realizzare l'innovazione su strada e potenziando le infrastrutture tecnologiche.

^ Ai fini del raggiungimento degli obiettivi strategici - ha spiegato Armani - che in via principale riguardano l'autonomia finanziaria, il raggiungimento di quota tre miliardi di investimenti l'anno e il maggior presidio e qualità della nostra rete, abbiamo identificato tre pilastri che contribuiscono al raggiungimento delle importanti sfide che ci siamo posti. Si tratta di efficienza gestionale ed operativa, che comporta interventi per la dematerializzazione, il potenziamento dell'integrità informativa e l'efficienza organizzativa; trasparenza ed ottimizzazione degli appalti, finalizzata al potenziamento della trasparenza, alla razionalizzazione del contenzioso ed alla ottimizzazione di appalti e acquisti; sviluppo delle risorse umane e delle tecnologie, con l'obiettivo di potenziare le infrastrutture tecnologiche, sviluppare le risorse umane e rafforzare il Brand.

E' quindi particolarmente significativo il focus declinato all'interno del Piano Industriale che riguarda quattro iniziative chiave:

1. Un nuovo modello di esercizio che prevede un'internalizzazione delle attività di manutenzione oltre ad un'ottimizzazione della qualità del presidio stradale con 900 risorse aggiuntive sul personale di esercizio. La ridefinizione del modello di esercizio ha lo scopo di consolidare il proprio ruolo di migliore gestore della rete stradale nazionale ed ottimizzare le risorse finanziarie impegnate per le attività di manutenzione ed esercizio;
2. Un nuovo bilanciamento delle attività territoriali mediante la creazione di aree sovra compartimentali che possano realizzare una sinergia di processo, lasciando al compartimento la responsabilità sulle strade. In particolare l'intero territorio nazionale sarà suddiviso in 8 Macroaree Territoriali caratterizzate da un'omogenea distribuzione delle risorse umane, dei km gestiti e delle superfici, con l'obiettivo di assicurare: maggior presidio delle attività di esercizio; accentramento dei processi amministrativi e di supporto nonché della gestione delle Nuove Opere; allocazione di risorse in funzione di indicatori di efficienza/efficacia; adeguati rapporti gerarchico-funzionali con le relative strutture di Direzione Generale.
3. La riorganizzazione delle partecipazioni. Anas, con l'obiettivo di sviluppare sinergie, efficienze, competenze specialistiche e ridurre i costi di governante, ha avviato un progetto di razionalizzazione delle partecipazioni, che prevede anche la costituzione di una Newco per le partecipazioni detenute in aziende che operano nel settore delle concessioni a pedaggio e sul mercato estero.
4. Il riavvio degli investimenti volto a liberare le potenzialità dell'Azienda. All'interno del Piano Industriale, sono state individuate una serie di iniziative finalizzate ad efficientare e potenziare le attività di pianificazione, progettazione, appalto e realizzazione di nuove opere/manutenzione straordinaria. Si tratta di investimenti legati alla progettazione di interventi per un valore fino a 32 miliardi; di interventi da appaltare fino a 22 miliardi e di 14 miliardi di interventi da eseguire. Oltre alle iniziative volte ad efficientare e potenziare la filiera degli investimenti, sono previste 100 risorse aggiuntive per il personale tecnico da dedicare alla progettazione e alla direzione lavori.

Per quanto concerne i dati economici delle azioni del Piano Industriale, il volume complessivo di ricavi e risparmi economici previsti nell'arco di Piano (2016-2020) per le diverse iniziative previste ed in corso di attuazione è di 570 milioni, di cui 520 milioni di risparmi economici e 50 milioni di maggiori ricavi. Inoltre le iniziative del Piano Industriale consentiranno una riduzione dei costi di manutenzione delle strade di competenza Anas di circa il 3,2%, da 21,7 mila euro/km a 21 mila euro/km. La riduzione è ancora più pronunciata se si considera lo sforzo in atto per recupero del livello di servizio.
