

Strade: Baretta (Mef), un patrimonio da valorizzare. Armani (Anas), matrimonio con Ferrovie entro l'anno

Al convegno di Finco, federazione dei produttori di servizi per l'industria edile, il Presidente Carla Tomasi lancia un serrato confronto fra i protagonisti del settore stradale per lo sviluppo e monetizzazione di un asset di particolare rilievo.

Di Gianluca Zapponini il 20/05/2016

(Il Ghirlandaio) Roma, 20 mag. Le strade italiane sono autentici colabrodo e non è un mistero. Come è risaputo che i finanziamenti girati annualmente ad Anas dal Tesoro non bastano a garantire un livello apprezzabile di manutenzione, anche perché talvolta finiscono dispersi in mille rivoli, con un enorme spreco di denaro pubblico. A ciò si aggiunge una situazione finanziaria di Anas che vede il solo contenzioso aggirarsi intono ai 9 miliardi di euro, a fronte di un patrimonio netto (dati 2014), di 2,8 miliardi.

Meglio dunque tentare di invertire il meccanismo, tagliando il cordone ombelicale con Via XX Settembre e pensare di reperire le risorse necessarie a tenere le strade in ordine, mettendo magari qualcosa da parte anche per ridurre il debito pubblico, direttamente dal mercato, cioè dai milioni di automobilisti che percorrono ogni anno le strade italiane e senza bussare ogni volta al Mef.

→ Della prospettiva di un cambio radicale nel finanziamento di Anas si è parlato questa mattina alla Camera, nel corso di un convegno organizzato da Finco, la federazione dei produttori di servizi per l'industria edile, Accredia e la stessa società presieduta da Gianni Vittorio Armani, interamente dedicato alla valorizzazione del patrimonio stradale, che tra le altre cose non figura nemmeno nel bilancio dello Stato. La questione è ancora tutta da studiare e il progetto da strutturare, ma non mancano alcuni punti fermi.

Il primo è che sul campo ci sono almeno un paio di proposte credibili in grado di mettere finalmente ordine nel complesso meccanismo di sostegno all'Anas, che vede i cittadini versare le tasse allo Stato che poi gira parte degli incassi alla società. Il secondo è che lo stesso dicastero guidato da Pier Carlo Padoan sembra molto disponibile a un cambio di rotta sul fronte Anas.

→ Come ha ricordato nel suo intervento il presidente di Finco, Carla Tomasi, in un contesto di crisi nera per i cantieri e di manutenzione stradale sporadica "il tema della valorizzazione e della monetizzazione del patrimonio stradale riveste un particolare rilievo". Di qui la necessità di "valorizzare gli asset, per ottenere adeguate risorse per la manutenzione ma anche per la parziale riduzione del debito pubblico". Sì, ma come? Dall'incontro, cui hanno partecipato tra gli altri anche lo stesso Armani e l'ex ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, è riemersa la proposta già lanciata tempo fa dal numero uno di Anas, ovvero l'istituzione di una tariffa stradale da far pagare agli utenti, che si sostituisca al tradizionale finanziamento pubblico. Una misura che, come ha più volte ricordato Armani, darebbe ad Anas quella autonomia finanziaria di cui la società necessita, oltre a un maggior controllo sulla spesa.

“E’ sbagliato che i soldi dei cittadini entrino allo Stato e poi riescano per andare ad Anas. E’ un meccanismo poco efficiente”, ha chiarito Armani nel corso del convegno. Oltre alla tariffa stradale, ci sarebbero altri stratagemmi, tra cui quello di destinare almeno il 50% dei proventi delle multe alla sicurezza e manutenzione stradale.

L’altra ipotesi forte in campo, più orientata alla riduzione del debito ma il cui meccanismo potrebbe essere essere tranquillamente applicato al discorso Anas, è il cosiddetto Buono incassi futuri (Bif), proposto dalla Fondazione Mapi e presentato durante l’incontro alla Camera. In pratica si tratterebbe di raccogliere fondi attraverso l’emissione di un titolo con un rendimento fisso del 3% da parte dello Stato, che s’impegnerebbe a cedere ai sottoscrittori l’incasso futuro generato da una categoria di entrate fiscali, per esempio le accise sui carburanti oppure i pedaggi stradali.

Una misura che, applicata al caso Anas, permetterebbe alla società di reperire rapidamente risorse fresche per fronteggiare gli investimenti in manutenzione, rimborsando poi nel tempo i risparmiatori.

Il Tesoro, rappresentato dal sottosegretario Pier Paolo Baretta, ritiene ormai maturi i tempi per affrontare discorsi in chiave valorizzazione. “Serve un approccio mentale e poi tener bene presente che le strade sono incredibili ma questo non vuol dire che si possa interagire coi privati”, ha detto Baretta. Che ha dunque parzialmente aperto ad una maggiore autonomia di Anas, soprattutto in chiave finanziaria. “E’ necessario fare un passo ulteriore chiedendoci fino a che punto è bene che resti all’interno del perimetro della pubblica amministrazione o non possa invece avere spazi più ampi”.

Ma prima di procedere con qualunque rivoluzione, occorre fare alcuni passaggi preliminari. Innanzitutto censire le infrastrutture Anas e metterle sotto il cappello di un apposito catasto stradale, che il governo punta a inserire già nella manovra 2017, visto che per Baretta si tratta di un “capitolo della riflessione su come valorizzare il patrimonio stradale che può essere molto utile”.

Poi ci sono le nozze Anas-Fs con la prima che verrebbe accorpata dalle seconde. Armani l’ha definita ancora una volta “una grande opportunità”, dicendosi fiducioso che “l’operazione vedrà la luce entro l’anno”. Poi si vedrà.