

trasformare la spesa manutentiva in investimento

Strade, convegno Finco-Accredia-Anas: trasformare la spesa manutentiva in investimento

Occorre introdurre la certificazione del valore delle strade e valutare l'impiego di nuovi strumenti finanziari come i Buoni Incassi Futuri (BIF) per creare valore aggiunto

Lunedì 23 Maggio 2016

inCondividi

Si è svolto a Roma il 20 maggio scorso, presso la Sala del Refettorio della Camera dei Deputati, il convegno "Manutenzione, Patrimonializzazione, Certificazione e Asset Finanziari di valorizzazione delle strade", organizzato da Finco con il patrocinio di Accredia e Anas.

Il convegno è stato l'occasione per fare il punto su alcuni dei principali temi legati alle strade, come la manutenzione, la sicurezza, gli investimenti, ma anche per spiegare un nuovo approccio: la valorizzazione delle strade per trasformare il concetto di "spesa manutentiva" in "investimento manutentivo". In questo contesto è emersa la necessità di introdurre la certificazione del valore delle strade e l'ipotesi di impiego di strumenti finanziari di ultima generazione atti a creare valore aggiunto attorno alla strada, da considerarsi anche come asset ai fini dell'alleggerimento del debito pubblico del Paese.



Dopo l'introduzione della Presidente Finco Carla Tomasi, si sono svolte le relazioni tecniche a cura di Finco, Accredia, Anas e Fondazione Mapi. E' poi seguito l'intervento dell'On. Paolo Baretta, Sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

PENSARE ALLE STRADE COME A UN PATRIMONIO. "Si tratta di pensare alla strada anche come patrimonio e, quindi, gli interventi ad essa destinati come un investimento ed una valorizzazione di un importante asset comune e non più solo come fonte di spesa", ha sottolineato la presidente di Finco. "Abbiamo coinvolto in questo percorso "patrimoniale", oltre ovviamente alle Istituzioni, due nuovi protagonisti, Accredia, l'Ente Unico Nazionale di Accreditamento per quanto riguarda la certificazione per tratte delle strade – presupposto necessario per la loro valorizzazione – e la Fondazione Mapi per quanto attiene lo studio e l'analisi degli aspetti relativi alla finanziarizzazione del patrimonio stradale italiano".

CATASTO DELLE STRADE. Le risorse "debbono essere certe per una manutenzione costante. Il primo passo – ha evidenziato Tomasi – consiste, come peraltro già previsto dalla legge, nel completare il Catasto delle Strade. Ciò consentirà di procedere al calcolo e all'incidenza su base annua della messa a norma e della manutenzione programmata delle tratte gestite".

DESTINARE IL 50% DELLE CONTRAVVENZIONI ALLA SICUREZZA STRADALE. "Ma per una efficace programmazione degli interventi di manutenzione, per trasformare la natura degli interventi manutentivi da riparatori a preventivi è necessario avere anche certezza e continuità delle risorse economiche. Occorre - In questo quadro - che veda concreta attuazione quanto già disposto dall'articolo 208 del Codice della Strada, così come rivisto dalla L. 120/10, che prevede che il 50% delle contravvenzioni elevate dai vari organi di vigilanza (Vigili urbani, Polizia, Carabinieri, ecc.) venga destinato alla sicurezza stradale. Solo attraverso risorse certe, sarà infatti possibile passare ad un modello di interventi eseguiti non in regime di emergenza ma a 'regime', in base al consolidato modello operativo del Risk and Crisis Management".

BUONI INCASSI FUTURI (BIF) GARANTITI DALLO STATO CON I PROVENTI DELLE STRADE. La Fondazione Mapi suggerisce di emettere, al posto dei titoli di Stato, che formano il debito pubblico, dei Buoni Incassi Futuri (BIF) garantiti dallo Stato con i proventi delle strade, che non sarebbero debito pubblico e sarebbero molto appetibili per gli investitori internazionali, in quanto garantirebbero il 3% l'anno, a fronte del 2,2% che oggi rendono i Btp a più lunga scadenza.

BARETTA (MEF): UN TAVOLO TECNICO PUBBLICO-PRIVATO. "Penso che Anas e altre aziende pubbliche vanno considerate come grandi aziende che stanno sul mercato anche sul versante di capitale e investimenti", ha dichiarato il sottosegretario al Mef Paolo Baretta. "In questo senso, la mia opinione è che la collaborazione con Fs accelera la necessità di riconsiderare la presenza di Anas nel perimetro della Pubblica amministrazione. L'integrazione di Anas e Ferrovie, quindi, non solo è positiva ma accentua anche il ruolo di Anas, che va considerata come un'azienda che sta sul mercato. Alcune aziende pubbliche sono aziende a tutti gli effetti anche se sono ancora nel perimetro della Pubblica amministrazione. La riflessione che ritengo sia necessario fare – ha detto Baretta - è quella di vedere come queste aziende possano avere più efficacia. Penso che avere una proprietà pubblica non significa essere un ente pubblico. Sul ruolo dell'Anas è 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".

Secondo il rappresentante del Mef "fare del catasto delle strade un capitolo della riflessione su come valorizzare il patrimonio stradale può essere molto utile, ci vorrebbe a questo proposito un tavolo tecnico pubblico-privato, con l'obiettivo di studiare la valorizzazione e patrimonializzazione dei 540 mila chilometri di strade italiane e utilizzare questo asset anche per le politiche di riduzione del debito pubblico".

Il governo, ha ricordato Baretta, "punta sulla valorizzazione del patrimonio pubblico, di cui le privatizzazioni sono solo una parte. Quando si parla di patrimonio pubblico, si pensa subito ai musei e ai beni culturali. Ma ci sono patrimoni come le strade o le spiagge che pur non essendo vendibili, possono essere valorizzate e dare un contributo alla riduzione del debito pubblico. Valorizzazione significa investimenti in manutenzione; rivalutazione dei beni sia per migliorarne l'utilizzo, sia a fini turistico-ambientali e identificazione del loro valore a fini patrimoniali. Per questo è giusto considerare anche le strade come un patrimonio dello Stato, completando il Catasto stradale e sviluppando società come Anas, per la quale il governo sta studiando l'integrazione con le Ferrovie dello Stato. Anche sulle spiagge – ha osservato il sottosegretario - non abbiamo ancora una ricognizione completa e questo fa sì che sui 7 mila chilometri di coste, lo Stato ricava dalle concessioni solo 100 milioni l'anno, che dovrebbero essere in teoria 300, ma 200 sono evasi".

