

«Non servono nuove opere: recuperiamo il patrimonio»

● Il presidente Armani parla del nuovo corso di **Anas**: più autonomia finanziaria, meno vincoli. E controlli contro sprechi e corruzione



“Per poter pianificare serve la certezza delle risorse. Finora è mancata”

Gianni Vittorio Armani
Presidente Anas

Il nuovo modello di finanziamento attraverso le accise sui carburanti

Felicia Masocco

Nuove opere? «No, assolutamente no, non ne abbiamo bisogno. Siamo un Paese largamente infrastrutturato, dobbiamo mantenere il nostro patrimonio viario e completare le opere lasciate a metà. Da qui al 2019 ci sono investimenti per 20 miliardi, l'80% è destinato a questi due tipi di interventi». Il presidente di **Anas**, **Gianni Vittorio Armani** sintetizza così la mission della società che dirige dal maggio scorso e che si prepara ad adottare un nuovo modello di finanziamento attraverso le accise e, più in là, a lasciare l'alveo della pubblica amministrazione per liberarsi da vincoli e burocrazia. «Una svolta», un nuovo corso che prevede anche «una rete più stretta di controlli contro gli sprechi e contro la corruzione».

L'Anas va verso un nuovo modello di finanziamento, non più trasferi-

menti del Tesoro anno per anno. Di che cosa si tratta?

«Per le opere infrastrutturali, **Anas** ha bisogno di avere la certezza dei fondi, è la condizione sine qua non per poter pianificare in modo efficiente ed efficace con un orizzonte temporale che vada oltre un anno. Oggi non è così: abbiamo finanziamenti per un anno su cinque, gli altri sono totalmente immaginari. Questo in passato ha impedito di realizzare infrastrutture o di completarle. Il Paese non se lo può permettere».

Quindi si cambia: come?

«Con un intervento sulle accise pagate sul carburante. Si tratta di un prelievo di 6 centesimi di euro sui 46 centesimi di accise per litro che verranno trasferiti ad **Anas**, senza oneri aggiuntivi per l'automobilista. In pratica le accise vengono ridotte e **Anas** prenderà il contributo direttamente dai petrolieri che, tra l'altro, oggi utilizzano un'infrastruttura praticamente gratis. Loro vendono benzina e gasolio che - come si sa - si consuma sulle strade. L'operazione è in linea con i principi europei secondo i quali "chi consuma paga" e "chi inquina paga", due concetti che sono nel libro bianco dei Trasporti e nelle policy europee di utilizzo delle infrastrutture. Avendo disponibilità diretta di fondi, **Anas** può andare sul mercato e finanziarsi con le banche, con gli istituti di credito per fare le infrastrutture che servono alla comunità. È un meccanismo che dà certezza non solo per questa finanziaria, ma per il futuro».

Quanto dovrebbe entrare ogni anno nelle casse di Anas?

«La stima è di circa 1,8 miliardi su un montante complessivo di accise di 28-29 miliardi. Un esempio di come cambieranno le cose: il rinnovo e il rifacimento integrale della Palermo-Catania che abbiamo presentato oggi (ieri, ndr) con un nuovo modello di manutenzione, più innovativo ed efficiente, prevede un investimento di 842 milioni ovvero dieci volte di quanto investito all'anno nel passato. È un piano pluriennale e avendo la certezza dei finanziamenti si può realizzare senza dare in project financing pezzi di infrastrutture statali. Un altro progetto riguarda un lungo tratto della Tiberina, l'alternativa nord-sud all'autostrada del Sole, mai concretizzato con i finanziamenti statali. Ora può essere realizzato in

modo coerente da **Anas**. Ancora: l'Aurelia, l'Appia, la Bari-Lecce».

Ma non si era sempre detto che con il project financing lo Stato risparmiava?

«Si dice perché lo Stato non mette direttamente i soldi, ma poi a pagare le infrastrutture sono sempre gli italiani. Gli ultimi project financing messi a gara, hanno richiesto tassi di ritorno tra l'8 e il 10%: il tasso di remunerazione che richiederebbe un modello tariffario a rete come è previsto per l'elettricità e il gas - ma finora non nelle infrastrutture - è nell'ordine del 5%. Per quanto riguarda invece l'uscita di **Anas** dalla pubblica amministrazione i vantaggi quali sono?»

«Sono sostanzialmente due. **Anas** è l'ultimo soggetto industriale rimasto all'interno della pubblica amministrazione e quindi deve rispondere, in termini operativi, a tutti i suoi vincoli. Si pensi al blocco del turn over: vanno via dipendenti e non abbiamo la possibilità di fare nuove assunzioni. Eppure, un'azienda con una mission industriale ha bisogno di persone sulle strade per presidiare le proprie infrastrutture. Un altro beneficio è per lo Stato: fuori dalla pubblica amministrazione, come lo sono le Ferrovie che pure restano controllate dal Tesoro, il debito di **Anas** sul mercato, fatto per per finanziare le infrastrutture, non sarà un debito pubblico».

I tempi?

«Più lunghi. Eurostat e Istat hanno bisogno della norma scritta per pronunciarsi. Inoltre, preventivamente, va monitorato il nuovo modello per rendere **Anas** finanziariamente autonoma dallo Stato. Esiste in fine la possibilità che questo modello diventi un modello europeo di finanziamento delle infrastrutture, l'Italia potrebbe essere il primo Paese a sperimentarlo e a proporlo per le strade, men-



tre è già diffuso per l'elettricità il gas».

Ci sono nuove opere in programma?

«No, assolutamente no. Siamo un Paese largamente infrastrutturato, abbiamo bisogno di mantenere il nostro patrimonio viario già molto diffuso. Mantenerlo bene è la priorità come anche completare le opere lasciate a metà, altra particolarità tutta italiana. Da ultimo, in modo residuale si può pensare e nuove costruzioni dove c'è bisogno. Ma i primi due tipi di intervento rappresentano più dell'80% del piano pluriennale di investimento concordato con il ministero delle Infrastrutture da qui al 2019 per 20 miliardi di euro. Gli interventi di manutenzione straordinaria hanno una ricaduta positiva sul Pil molto più veloce delle nuove opere, sostengono la crescita.

In che condizioni ha trovato Anas?

«Ho trovato svilimento professionale, e l'orgoglio di appartenere a una grande azienda frustrato dalle vicende del recente passato. Dobbiamo ricostruire la rete industriale e quella dei controlli per vigilare su sprechi e corruzione».

In numeri

Costi e investimenti

842

Milioni di euro

È l'importo stanziato dall'Anas per il rifacimento completo dell'autostrada Palermo-Catania. Una spesa inclusa nel piano 2015-2019, dieci volte più consistente rispetto al costo degli interventi effettuati nel precedente piano (2007-2014). Lunga 192 chilometri, la A19 conta ben 219 tra ponti e viadotti, oltre a 28 gallerie.

25.369

Chilometri di estensione

La rete stradale gestita dall'Anas ha richiesto oltre due miliardi e mezzo di spesa per la sua manutenzione ordinaria e straordinaria nel periodo che va dal 2010 ad oggi. Considerando anche gli investimenti per le nuove opere, la cifra complessiva spesa dall'azienda nell'ultimo quinquennio supera i 12 miliardi



Lavori di manutenzione.

L'Anas dà priorità ai rifacimenti stradali servendosi di tecnologie più avanzate.