

Rassegna stampa del

10 Settembre 2015



# Anas, 2 miliardi di accisa agli investimenti

Autonomia finanziaria all'azienda e risorse certe al piano lavori - Il nodo dell'uscita dal perimetro Pa

Giorgio Santilli

ROMA

Decolla il piano Armani-Delrio per sostituire 2,2-2,3 miliardi di trasferimenti del Tesoro - che mediamente riceve l'Anas ogni anno per finanziare il piano degli investimenti - con l'assegnazione alla stessa società stradale di una quota di due miliardi dell'accisa pagata già oggi dagli automobilisti sulla benzina: si tratterebbe, in realtà, di un prelievo di un tot di centesimi di euro per ogni litro di carburante consumato pagato dall'automobilista per il "consumo delle strade". La misura di questo prelievo - che non comporterebbe alcun aggravio per gli automobilisti - sarebbe definita dall'Autorità di regolazione dei trasporti.

L'obiettivo della norma, già scritta per entrare nella legge di stabilità, è duplice. Il primo, che sta a cuore molto al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e al presidente della società Gianni Armani, è sancire l'autonomia finanziaria della società e stabilizzare così le risorse per il piano quinquennale di investimenti che potrebbe fare un salto dagli attuali 4 miliardi di copertura (su 17 di programmazione) a circa 13 miliardi, proprio in virtù della certezza e della regolarità del finanziamento che verrebbe sottratto agli zig-zag della finanza pubblica.

Il secondo obiettivo, che potrebbe costituire un secondo step dell'operazione e intriga molto il ministero dell'Economia e Palazzo Chigi, è l'uscita dell'azienda dal perimetro della pubblica amministrazione e il deconsolidamento dei conti Anas dai conti dello Stato. La questione è ancora soggetta in queste ore alla valutazione dell'Istat che dovrebbe poi decidere la legittimità dell'operazione insieme a Eurostat.

I numeri in termini di impatto sui conti pubblici sarebbero però interessanti e darebbero una mano a far quadrare il bilancio complessivo della manovra da 25 miliardi in preparazione con la legge di stabilità.

Anzitutto vi sarebbe un vantaggio sistematico per le casse

dello Stato con la cancellazione del trasferimento in favore dell'Anas per finanziare gli investimenti. L'esborso attuale di 2,3 miliardi sarebbe azzerato mentre l'esborso futuro, se effettivamente certo e garantito negli anni con una procedura trasparente, consentirebbe all'Anas "privatizzata" di indebitarsi direttamente sul mercato del credito senza pesare sui conti pubblici. Questo consentirebbe una riduzione di almeno 200-300 milioni dell'esborso effettivo per le casse dello Stato cui si aggiungerebbe-

## BENEFICI PER IL TESORO

Il deconsolidamento, se ci sarà l'ok di Eurostat, porterebbe a un risparmio annuo di 600-800 milioni e riduzione una tantum del debito per 4-5 miliardi

## PRELIEVO SUL CARBURANTE

Sarebbe l'Autorità dei trasporti a sovrintendere il pedaggio ombra e a stabilire di quanti centesimi a litro debba essere il prelievo

ro tasse e dividendi per circa 500 milioni che l'Anas "privatizzata" pagherebbe al Tesoro.

Ma per le casse dello Stato ci sarebbe anche un beneficio, stavolta una tantum, sul fronte del debito. Il deconsolidamento dell'Anas consentirebbe infatti allo Stato di ridurre il debito certamente per un ammontare di 3,6-3,7 miliardi pari all'attuale debito Anas. A questi andrebbero aggiunti però crediti che oggi l'Anas vanta verso i concessionari autostradali in qualità di gestore del fondo centrale di garanzia: a fine anno dovrebbero ammontare a 1,4-1,5 miliardi che potrebbero essere attualizzati garantendo un ulteriore vantaggio, stimato nell'ordine di almeno 700-800 milioni. Intutto il deconsolidamento riguarderebbe una cifra di 4-5 miliardi.

Il primo obiettivo, però, resta l'autonomia finanziaria della società. L'introduzione di una tariffa ombra pagata dagli utenti finali per l'utilizzo (effettivo o potenziale) della rete Anas consentirebbe questo passaggio, garantendo la continuità del flusso di cassa negli anni. L'affidamento della procedura all'Autorità di regolazione dei trasporti darebbe inoltre terzietà, indipendenza e trasparenza al nuovo assetto, con la possibilità di introdurre in prospettiva forme di price cap che portino un efficientamento dei costi della società e dell'effettiva realizzazione dei lavori.

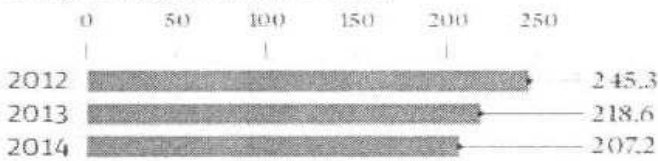
Armani e Delrio sperano di far uscire in questo modo gli investimenti della società dal regime di vincolo di finanza pubblica che li ha gravemente penalizzati negli ultimi anni, impedendo di destinare risorse certe con programmazione pluriennale. Le legge di stabilità hanno anzitutto dato un orizzonte annuale, troppo breve, al finanziamento di opere e non di rado queste risorse sono state modificate in corso d'anno. Questo ha determinato lo spezzettamento in lotti di investimenti pluriennali, portando a un fallimento degli obiettivi di collegamento delle principali direttrici strategiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I numeri dell'Anas

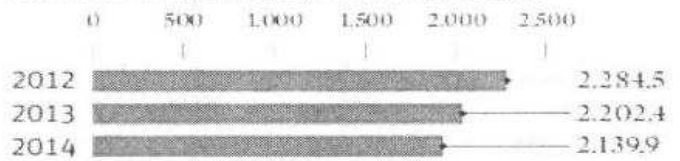
### LA GESTIONE OPERATIVA

Manutenzione ordinaria e altri interventi di ripristino, in milioni di euro



### GLI INVESTIMENTI

Nuove costruzioni e manutenzione straordinaria (annuale), in milioni di euro



### LAVORI IN CORSO

Dati al 31 dicembre 2014, in milioni di euro

Totale



Numero



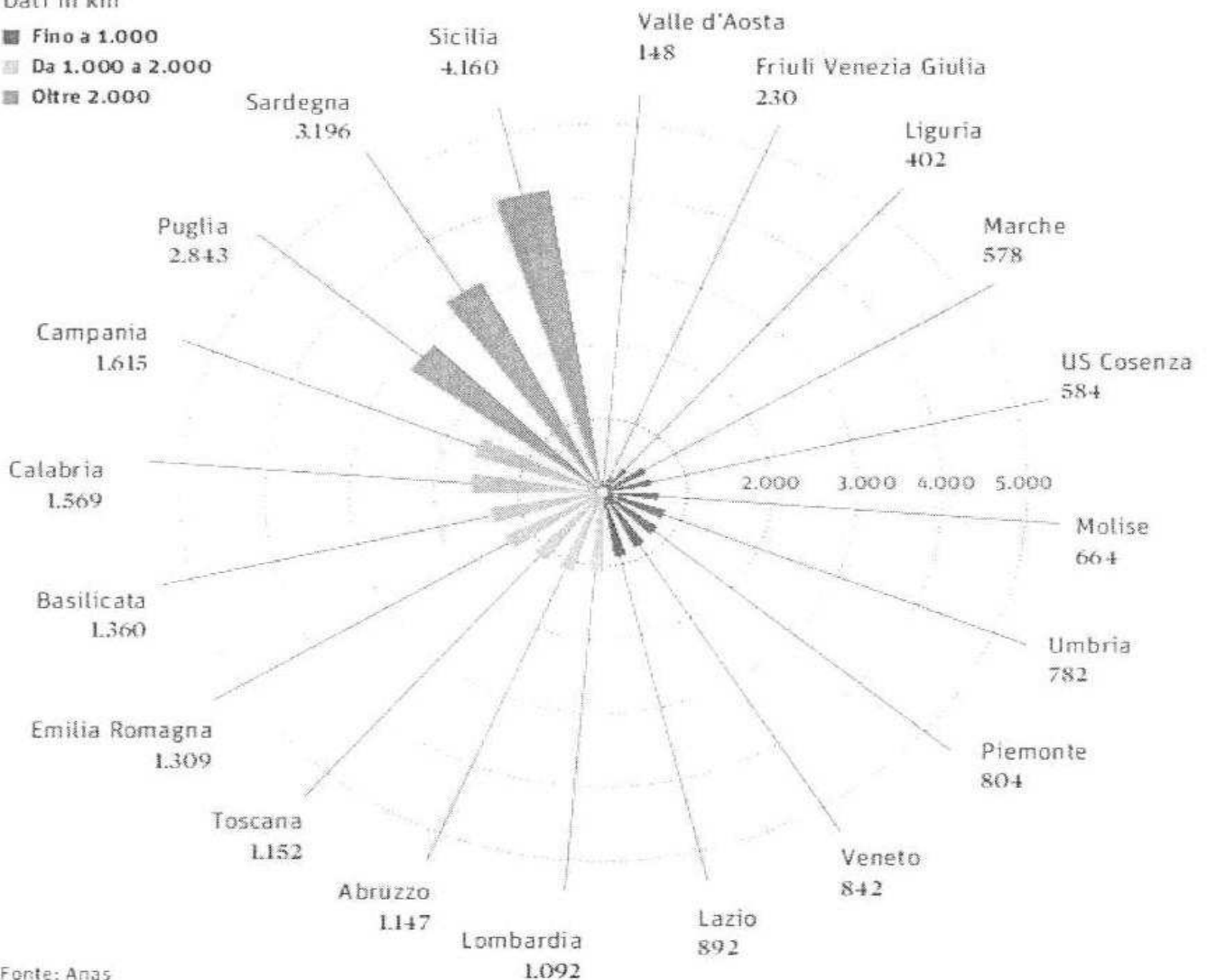
di cui lavorate



### LA RETE NELLE REGIONI

Dati in km

- Fino a 1.000
- Da 1.000 a 2.000
- Oltre 2.000



Fonte: Anas

Def infrastrutture. Delrio cancellerà molti grandi interventi dalla legge obiettivo, la lista messa a punto lo scorso aprile prevedeva un fabbisogno di 3,5 miliardi

## Opere strategiche, si riparte dalla lista di 30 priorità

ROMA

La novità del nuovo «allegato Infrastrutture» al Documento di economia e finanza (Def) sarà sicuramente la cancellazione di numerose opere dalla legge obiettivo; per azzerarle del tutto in quanto ormai «fuori programmazione» o comunque per trasferirle alla gestione della legge ordinaria senza corsi preferenziali. Il «Def infrastrutture» sarà sostanzialmente suddiviso in tre parti: nella prima le

priorità individuate già ad aprile dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio; nella seconda le opere da cancellare; nella terza le nuove priorità definite dal ministro nei suoi incontri con le Regioni. Questa struttura dovrebbe aiutare il passaggio dalla vecchia alla nuova programmazione che sta avvenendo anche con altre iniziative e su molti altri piani.

Delrio già ad aprile ha archiviato il primato della legge obiettivo e quella che era la corsa preferenziale per ottenere finanziamenti e approvazioni progettuali al Clipe si è trasformata negli ultimi sei mesi in una specie di fantasma. Al punto che alla Camera alcuni esponenti del Pd hanno presentato emendamenti nella riforma del codice degli appalti che puntano a cancellare subito e del tutto la legge

obiettivo. Più sobriamente il testo approvato dal Senato smonta i pilastri fondamentali della legge obiettivo come la direzione lavori affidata al general contractor. La Camera accentuerà comunque questa direzione.

Anche il «Def Infrastrutture», nato come relazione sullo stato di attuazione della legge obiettivo e poi evoluto nel senso di una maggiore attenzione alle piccole e medie opere, ha quindi perso peso rispetto al documento di programmazione generale che Delrio ha promesso di fare entro fine anno.

Resta, però, la lista delle 30 opere che Delrio approvò ad aprile (si veda Il Sole 24 Ore dell'11 aprile) con l'indicazione di un fabbisogno finanziario di 3,5 miliardi. C'era molta Alta velocità e molte metropolitane. Sarà quello probabilmente il cuore del documento che Infrastrutture ed Economia comunque dovranno presentare insieme al Def. Resta da capire tre cose: se Delrio aggiornerà quell'elenco e fino a che punto (per esempio sarà interessante capire se confermerà Terzo valico e Milano-Venezia); se il ministero dell'Economia è disponibile a reperire i 3,5 miliardi che sostanzialmente erano la richiesta finanziaria legata alle priorità infrastrutturali; se Delrio chiederà altre risorse per piani come quelli dell'edilizia scolastica e del dissesto idrogeologico che hanno presentato molte difficoltà anche a spendere le risorse disponibili.

G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA