

# Anas in mezzo al guado

## Priorità manutenzione

In arrivo piano di investimenti da 20 miliardi, ma il governo rinuncia al progetto-accise

di **Alessandro Arona**

**I** nodo dell'autonomia finanziaria è da anni al centro dell'agenda dell'Anas: trovare una fonte di finanziamento regolare e certa, che non costringa ogni anno all'incertezza dei fondi nella legge finanziaria e ai tempi lunghi delle procedure di assegnazione.

Gli stop and go degli ultimi anni hanno contribuito a rallentare gli investimenti della società, dai tre miliardi di euro medi del biennio 2010-2011 ai 2,1 miliardi del 2014 e 2015 (previsione). L'ex presidente Pietro Ciucci puntava sui pedaggi delle autostrade Anas, progetto politicamente complesso, ma il nuovo presidente Gianni Vittorio Armani (in carica da fine maggio) sembrava aver trovato la soluzione perfetta: lo "storno" di una quota di entrate statali dalle accise sui carburanti, per circa 1,8 miliardi all'anno, senza aumenti per gli automobilisti, e tali da garantire investimenti per 2,5 miliardi all'anno grazie all'effetto leva finanziario. Armani aveva convinto il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e l'inserimento nel Ddl di Stabilità 2016 sembrava fatto. Ma il ministero dell'Economia ha detto no, e così si è persa una quota della strategia di rilancio messa a punto da Armani e Delrio.

Ma non è questo l'unico pensiero per Armani, nella sua difficile missione di rilanciare investimenti ed efficienza del "carrozzone" Anas (25 mila km di strade gestite, 6.130 dipendenti), specie dopo i crolli di ponti e viadotti di inizio anno.

Le inchieste delle procure di Firenze e Roma hanno scoperchiato nell'ultimo mese sacche di corruzione interna che negli ultimi anni non erano mai emerse. Armani ha inoltre trovato una prassi preoccupante sui bandi: i ribassi medi d'asta viaggiano sul 28% negli ultimi anni, con record del 32% nel 2015, un livello ben superiore alla media nazionale del 25%. Questo comporta

liti e controversie durante i lavori, e Armani ha ereditato 980 cause aperte con le imprese per una richiesta di 5 miliardi di euro, più altri 8 miliardi di riserve iscritte in corso d'opera. E ha trovato il caos anche sul personale: circa 1.000 cause aperte su 6.100 dipendenti, 150 su 196 tra i dirigenti. Tuttavia Armani procede a tappe forzate nel rinnovamento dell'azienda, anzi, anche con più decisione dopo le inchieste: ha soppresso le condirezioni generali dell'era Ciucci (che erano altrettanti centri di potere autonomi), concordando l'uscita anticipata di uno dei tre ex direttori (Alfredo Bajo) e ridimensionando

### INIEZIONE DI RISORSE

Stop del governo all'obiettivo di garantire autonomia finanziaria, ma con la legge di Stabilità arriveranno 5,7 miliardi in quattro anni per finanziare il programma 2015-2019, che spenderà il 41% in manutenzione

gli altri due (Leopoldo Conforti e Stefano Granati). Ha separato in tutte le aree aziendali le attività di gestione da quelle di controllo, e ha rinnovato 14 capi comparto su 20.

Ma la vera rivoluzione che Anas e il ministro Delrio vogliono fare è quella della manutenzione straordinaria. È stata troppo bassa negli ultimi anni, 350-400 milioni di euro all'anno nel 2010-2013, risalita solo a 480 milioni nel 2014 e a circa 530 quest'anno. In media circa il 20-25% del totale degli investimenti annui. Risultato: un diffuso stato di degrado, che spesso porta a crolli esigenze di chiusure al traffico. Fra l'altro ha denunciato lo stesso Armani - non si faceva controllo e monitoraggio periodico sulle esigenze di intervento, trovandosi così sempre a inseguire le emergenze. Per questo Armani ha firmato nei giorni scorsi un accordo con Ispra

(ministero Ambiente) per mappare le strade a rischio a causa del dissesto idrogeologico.

Ma soprattutto Armani ha presentato un Programma quinquennale 2015-2019 (di fatto partirà nel 2016) che ribalta l'ordine delle priorità: prima la manutenzione, poi il completamento delle opere in corso, infine le nuove tratte stradali. Su 20 miliardi di euro di opere inserite nel programma (5 miliardi all'anno di spesa potenziale) manutenzione straordinaria e potenziamento della rete esistente saranno il 41%, 8,2 miliardi, con la manutenzione in senso stretto che dovrà salire a 1,2 miliardi di euro all'anno entro due anni. L'obiettivo complessivo è far salire la spesa annua di investimento almeno a tre miliardi di euro.

Saltato il progetto accise, tuttavia, per far questo servono i consueti stanziamenti in bilancio. Nell'agosto scorso il Cipe ha dato l'ok al Contratto di programma (Cdp) 2015, che sblocca investimenti (finanziati) per 1.115 milioni di euro e anticipa la nuova "filosofia" pro-manutenzione, con il 47% delle risorse a questo dedicate. Il Cdp ha però i consueti tempi lunghi di formalizzazione e registrazione: per partire con i lavori ci vorranno almeno ancora 6-8 mesi. Armani ha però lanciato un'altra importante novità: niente più mini-appalti da 500 mila-un milione di euro per la manutenzione, ma "accordi quadro" pluriennali con lotti da almeno 20 milioni di euro, con il vantaggio di selezionare imprese più grandi e solide, e di avere contratti che garantiscano continuità e velocità di intervento. Il primobando da 168 milioni è stato pubblicato, altri ne seguiranno.

Circa i fondi, dal ddl di Stabilità sono arrivate buone notizie per l'Anas: 3,8 miliardi di euro in più in tre anni rispetto al bilancio tendenziale, in tutto 5,7 miliardi per finanziare il Piano pluriennale 2015-2019, che può contare così, in tutto, su 10 miliardi di euro su 20.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**10**  
miliardi di euro

### Risorse per l'Anas

Compresa la legge di Stabilità, è questo l'ammontare di risorse a oggi disponibile, e impegnabile, per realizzare gli investimenti previsti dal Programma pluriennale 2015-2019. Il piano, in approvazione, vale 20 miliardi