

Newco Anas-Regione, monopolio di strade

Le Province lombarde diranno addio a una parte della rete di competenza Maroni: ruolo strategico e gestionale. Legambiente: sarà un altro pasticcio

di **Luca Rinaldi**

Le province lombarde diranno addio a una parte consistente della rete stradale di competenza. Questo l'intento del protocollo siglato da Regione Lombardia e Anas per la gestione e la manutenzione di oltre 1.500 chilometri di rete stradale. Tracciati che passeranno dalle Province a Stato e Regione provando così a mandare in pensione il capitolo della legge Bassanini che aveva portato in dote agli enti provinciali una quota di ex strade statali, portando a quota diecimila chilometri quelle provinciali.

Il piano, come ha spiegato il presidente di Anas Gianni Vittorio Armani, fa parte del «riordino di circa 6.250 km di ex strade statali sull'intero territorio nazionale da riclassificare come "di interesse Statale"».

Per farlo Anas e Regione puntano a costituire entro fine anno una newco, cioè una nuova società partecipata dai due enti, che avrà le funzioni di progettazione, costruzione, manutenzione, gestione e di

riscossione delle sanzioni. Nella società, ha spiegato il presidente di Regione Lombardia Roberto Maroni, saranno attribuiti «ruoli strategici e gestionali a Regione e Anas in modo equilibrato e rispettoso delle esigenze del territorio lombardo, con deleghe operative assegnate coerentemente con l'assetto societario».

Un iter quello del passaggio di competenza delle strade che le province si augurano da tempo, soprattutto viste le difficoltà con cui devono fare i conti gli enti provinciali dopo i tagli dei trasferimenti statali e il recinto del patto di stabilità. «In questo modo — ha detto l'assessore regionale alle Infrastrutture Alessandro Sorte, a margine della firma del protocollo lo scorso 10 marzo — sarà possibile fare quella manutenzione, quanto mai necessaria, che ora le Province non riescono più a garantire perché il Governo ha tagliato loro i fondi. Crolli come quello del ponte di Annone non sono più accettabili».

Per ora, fanno sapere da Anas, i gruppi di lavoro con la Regione sono in corso di costituzione e avranno il compito di definire gli aspetti giuridici e tecnico-economici della so-

cietà. Prima tappa giugno, termine per eventuali proposte e osservazioni da parte degli Enti locali sulla rete stradale oggetto del protocollo.

Nello specifico saranno «regionalizzate» 740 chilometri di strade ex provinciali e statalizzate altri 850 chilometri tra cui le tangenziali di Como e Varese. Queste ultime due non saranno più a pagamento: «Diventeranno rete statale e per percorrerle non si pagherà più il pedaggio. Più in generale — ha spiegato Maroni — la nuova rete di cui stiamo parlando, sarà a libero transito. Quindi, non ci sarà pedaggio e, dove oggi c'è, verrà tolto». La partita incrocia dunque quella della Pedemontana lombarda, su cui pesano seri dubbi riguardo la sostenibilità finanziaria. Ragion per cui nel Patto per la Lombardia firmato lo scorso novembre dall'ex premier Matteo Renzi e dallo stesso Maroni finirono pure 2,7 miliardi a garanzia dell'opera. Fu proprio il presidente di Pedemontana Antonio di Pietro a lanciare l'idea di statalizzare la strada, almeno sui tracciati delle tangenziali. Così l'opera, aveva detto l'ex pm davanti alla commissione infrastrutture «si paga una volta per tutte».

Tuttavia ci sarà da fare i conti perché i piani finanziari dell'opera sono stati realizzati contando i pedaggi.

Boccia l'idea della newco Legambiente, soprattutto per quanto riguarda le funzioni di progettazione e costruzione di nuove strade.

«Un progetto fallito ancora prima di partire e senza un piano industriale. Sulla grande viabilità — dice al Corriere Dario Balotta — i risultati di esperimenti simili li abbiamo visti nei fallimenti di BreBeMi, Teem e Pedemontana. I matrimoni per le concessioni hanno dato esiti negativi». Sulla viabilità locale, conclude Balotta «la scelta migliore sarebbe stata quella di far tornare allo Stato le strade che erano dello Stato. Il rischio è quello di mettere in pista carrozzoni privi di controllo e che al crescere delle competenze ci sia pure una crescita dei costi».

La società unica fa storcere il naso anche a chi sottolinea come l'operazione sia un veicolo per portare Maroni a sedersi al tavolo con lo Stato in modo da avere un ruolo nella partita della fusione tra Anas e Ferrovie dello Stato che coinvolge anche Trenord e Ferrovie Nord Milano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il governatore
Allo Stato 850 chilometri
tra cui le tangenziali di
Como e Varese, che non
saranno più a pagamento



Roberto Maroni
governatore
della Lombardia
dal 2013



Dario Balotta
responsabile
trasporti per
Legambiente



L'ambientalista
I matrimoni per le
concessioni hanno dato
solo esiti negativi, manca
un piano industriale