

Armani (Anas): "Così la rete potrebbe autofinanziarsi"

FILT CGIL



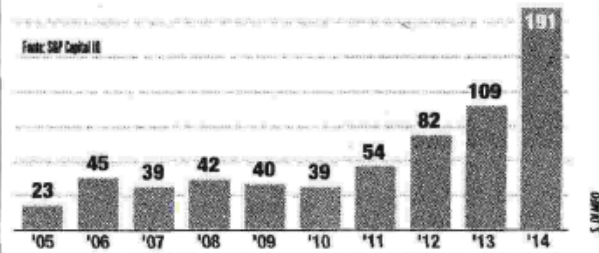
LO STATO DOVREBBE RETROCEDERE ALL'AZIENDA UNA PERCENTUALE DELLE ACCISE SULLA BENZINA, IN MODO DA DARLE AUTONOMIA. E POTREBBE ANCHE QUOTARSI IN BORSA

Chi prende l'autostrada, con il pedaggio paga anche per tutta una serie di opere, così dette "compensatorie" che vengono realizzate spesso da soggetti privati e che lo stato ripaga indirettamente riconoscendo ai concessionari della rete a pagamento un apposito aumento della tariffa. Fatto sta che ipotizzando 100 euro per il costo vivo della realizzazione materiale di un'autostrada, secondo gli esperti di settore, in media circa 35 euro sono relativi al costo di opere di edificazione che esulano dall'autostrada e servono a realizzare rotonde, piste ciclabili, parcheggi e così via. Lo stato invece che farsene carico direttamente, scarica il costo sui privati cittadini, che così pagheranno ai concessionari delle autostrade anni di pedaggi maggiorati.

In proposito e per il futuro, la situazione potrebbe cambiare perché l'Anas avrebbe trovato una soluzione intelligente per dotarsi di una sua autonomia finanziaria. Se l'Anas avesse una sua tariffa, o meglio se potesse essere finanziata senza dover battere cassa ogni volta, l'autorità che si occupa della manutenzione di 25mila chilometri di strada potrebbe intervenire più velocemente, e al contempo ridurre anche i costi della manutenzione della rete di strade che è sotto la sua giurisdizione. «Stiamo lavorando a un modello di tariffa sulla falsariga di altri servizi regolamentati - spiega il presidente dell'Anas Gianni Armani - in cui lo Stato retrocede automaticamente all'Anas una percentuale

LA CRESCITA DEGLI EVENTI "ATTIVISTI"

Fonte: SIP Capital III



delle accise sulla benzina. In questo modo, senza aumentare la pressione fiscale per i cittadini, si avrebbe una tariffa legata all'effettivo utilizzo della strada». Se è vero che lo stato rinuncerà a una parte delle tasse sul carburante, è anche vero che non dovrà più finanziare due miliardi all'anno di lavori Anas con il debito pubblico. Inoltre, a fronte di un introito certo e di una sua autonomia gestionale, Anas potrebbe accedere al mercato dei capitali per finanziarsi o addirittura ambire a una quotazione in Borsa. Nel piano 2015-2019 dell'Anas, 8,2 miliardi di euro su 20 sono, infatti, destinati alla manutenzione e al potenziamento della rete stradale esistente. Il contratto di programma 2015 fa da apripista al nuovo corso con 254 interventi sulla rete nazionale per un valore di ben 1,1 miliardi, di questi 222 interventi (pari a circa 520 milioni) riguardano la manutenzione straordinaria. (s.b.)



Qui sopra, Gianni Armani, presidente e amm. delegato dell'Anas