

## Anas senza contratto, fermi 6,6 miliardi

ROMA Anas bloccato. Senza il contratto di programma, ovvero la piattaforma operativa industriale, e con l'impossibilità di spendere i 6,6 miliardi già stanziati dalla Finanziaria. Sembra incredibile ed invece è proprio così. Previsto proprio dalla legge di Stabilità del 2016, il nuovo accordo quadro, quello che prevede il corrispettivo per i lavori svolti e l'autonomia finanziaria, è fermo al palo da mesi. Manca infatti il via libera del ministero dell'Economia che, nonostante le pressioni di Palazzo Chigi e del ministero dei Trasporti, non ha ancora dato l'ok. Anzi il Mef continua a esprimere dubbi sul fatto che l'Anas possa uscire dal perimetro della pubblica amministrazione, come stabilisce il nuovo contratto, con un corrispettivo economico che paga il costo degli investimenti e il servizio di manutenzione di strade e autostrade.

### IL QUADRO LEGISLATIVO

Eppure è una norma di legge a prevedere cosa deve fare l'Anas e come si deve finanziare: l'articolo 868 della legge di Stabilità 2016 stabilisce infatti che «il contratto di programma tra Anas e il ministero delle Infrastrutture ha durata quinquennale, e definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale. Il contratto di programma stabilisce, gli standard qualitativi, le priorità e il cronoprogramma delle opere». Lo scopo di questa rivoluzione, rimasta al momento nel guado, è far diventare l'Anas un ente «privato», agile e flessibile, liberandolo dall'incertezza dei finanziamenti statali e con un meccanismo di finanziamento legato al mercato, come accade per gli altri concessionari autostradali. A più riprese il ministro dei Trasporti Graziano Delrio aveva suggerito di legare i finanziamenti ad un piccolo storno dalle accise. Ma tra le ipotesi c'era anche quella di un bollo da far pagare a tutte le auto, soldi che sarebbero finiti direttamente nelle casse dell'Anas.

Tra l'altro senza l'autonomia finanziaria l'Anas, come stigmatizzano dai Trasporti, non può convolare a nozze con Fs per creare un maxi polo delle infrastrutture e della mobilità. I tecnici del Tesoro ritengono che mentre è accettabile un corrispettivo (pagamento statale all'Anas) legato al servizio e a dei parametri quantitativi misurabili e monitorabili, non sarebbe invece compatibile con le regole Eurostat la parte di corrispettivo legata agli investimenti. L'organo di contabilità della Commissione Ue, dunque, ragionano al Tesoro, non lo farebbe passare. Peccato che questa visione sia in netto contrasto con quanto scritto nero su bianco nella Finanziaria.

### STOP PERICOLOSO

In ballo ci sono 6,6 miliardi che, senza il via libera al contratto, restano congelati. Non solo. «Il nuovo contratto di programma aveva spiegato nei mesi scorsi il presidente dell'Anas Gianni Armani consentirà di utilizzare subito i 6,6 miliardi inseriti nel bilancio statale dal 2016 al 2020, e senza più limiti di spesa per cassa e con piena flessibilità tra le diverse destinazioni». Inutile sottolineare che l'Anas, come scritto nel piano industriale, avrebbe voluto rendere operativo il nuovo contratto tra fine 2016 e inizio 2017, aumentando gradualmente gli investimenti quest'anno a quota 2,3 miliardi (rispetto agli 1,8 del 2016), per poi salire a tre miliardi all'anno. Purtroppo si tratta di un traguardo praticamente impossibile da raggiungere anche se il nuovo contratto di programma fosse varato la prossima settimana.

### PROCEDURA LUNGA

Il contratto, stabiliscono le procedure ministeriali, deve essere infatti approvato dal Cipe («di concerto con il ministero dell'Economia per quanto attiene gli aspetti finanziari») e la delibera va poi registrata dalla Corte dei Conti. Insomma, vista la melina del Tesoro e le lungaggini burocratiche, non è sbagliato immaginare che serviranno altri mesi per tentare di chiudere la pratica. Sempre che si chiuda ovviamente. Già ora però l'Anas sta finendo le risorse e presto sarà costretta a rallentare l'attuazione del programma di

manutenzione straordinaria, anche per le gare già aggiudicate. Un stop che non riguarda solo le manutenzioni, fondamentali per una rete così vasta e capillare, ma anche per l'avvio di nuovi interventi: dall'Aurelia alle E45, dalla A19 all'SS36, fino alle opere previste nell'area del cratere del sisma. Sui grandi progetti Anas ha praticamente esaurito i fondi, con opere in appalto per 1,2 miliardi, mentre tutte quelle previste dal nuovo contratto, da progettare, autorizzare e appaltare, per un valore di 12 miliardi di euro, sono ferme. L'Anas, l'ex carrozzone di Stato che l'esecutivo aveva annunciato di volere trasformare radicalmente, modernizzandolo e integrandolo industrialmente con Fs per andare alla conquista dei mercati esteri, è quindi di fatto paralizzato, soffocato, abbandonato al suo destino.

