

Il Cipe ha detto sì al matrimonio tra Ferrovie e Anas

ROMA Nell'ultima seduta prima delle ferie e dopo mesi di rinvii e qualche tensione all'interno del governo, il Cipe sblocca 29,5 miliardi per le infrastrutture, dando il via libera al contratto di programma con l'Anas. Ma non ci sono solo i soldi che finalmente vengono messi a disposizione e che consentiranno la manutenzione e l'avvio di molti lavori. C'è anche il riconoscimento dell'autonomia finanziaria dell'Anas, passaggio necessario e decisivo per l'integrazione con le Ferrovie dello Stato.

I DETTAGLI

Nel dettaglio il contratto di programma 2016-2020 prevede un piano complessivo di 23,4 miliardi in gran parte già finanziati, mentre ci sono circa 6,1 miliardi di interventi in fase di attivazione, portando così il valore totale degli investimenti a quota 29,5 miliardi. Ovviamente soddisfatto il ministro dei Trasporti Graziano Delrio per il «respiro pluriennale e la disponibilità della maggior parte dei fondi» che permettono, quindi, «di programmare gli investimenti in modo più efficiente e produttivo rispetto al passato». Il 56% degli investimenti - spiega invece l'Anas - interesserà le regioni del Sud Italia e le Isole per un totale di circa 12,9 miliardi, il 24% riguarderà il Centro Italia per circa 5,7 miliardi, il 19% sarà destinato al Nord con 4,4 miliardi e l'1% sarà destinato alla copertura di danni ed emergenze.

Come noto, dopo l'ok del Cipe serve la registrazione da parte della Corte dei Conti, ma già ora l'Anas può utilizzare in anticipo il 20% dei finanziamenti 2016, un quarto per la progettazione e tre quarti per i lavori.

INDIPENDENZA

Sotto il profilo regolamentare, la principale novità del contratto di programma - prevista dalla legge 28 dicembre 2015 e rimasta nel cassetto le perplessità del ministero dell'Economia - è che d'ora in poi i finanziamenti statali all'Anas, come concessionario autostradale, non saranno più a fondo perduto, e fissati in modo arbitrario di anno in anno, ma si baseranno su parametri di tipo privatistico, ovvero in relazione ai km di strade gestite, e, soprattutto, saranno «corrispettivi» variabili. Un modo per convincere la Ue che l'Anas si muove come un colosso privato. E quindi, come voleva Delrio, può convolare a nozze con Fs.

IL MECCANISMO

Una prima parte del corrispettivo sarà infatti legato al servizio, e sarà variabile sulla base di parametri di qualità del servizio stesso, così come avviene per i concessionari privati. Una seconda parte del corrispettivo finanzia gli investimenti previsti nel programma e sarà variabile sulla base di indicatori effettivi di traffico rilevati sulla rete del gruppo Anas. Per la società stradale, inoltre, arriva anche il via libera al trasferimento di 3.523 chilometri di strade di 10 Regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Toscana e Umbria), che porteranno la rete gestita da complessivi 30 mila chilometri. «L'obiettivo - ha spiegato ieri il presidente Gianni Vittorio Armani - è garantire la continuità territoriale, evitando la frammentazione delle competenze nella gestione delle strade e dei trasporti». Una razionalizzazione che permetterà anche ad Anas di fare più investimenti in manutenzione.

TAV

Per Fs disco verde al programma Rfi, cioè a 13,2 miliardi per una serie di grandi progetti, come l'alta velocità siciliana e i corridoi europei. Un «cambio di passo» negli investimenti rispetto al passato, ha evidenziato ancora Delrio: nel triennio 2015-2017, infatti, Rfi ha avuto dallo Stato 32 miliardi contro i 4,5 miliardi del triennio precedente. Dal Cipe, infine, risorse anche per la Tav e la banda larga (1,3 miliardi). Il Cipe ha stanziato altri 57,26 milioni per le opere compensative per i territori interessati dalla Torino-Lione, oltre che a dare il via libera alla realizzazione del primo e del secondo lotto costruttivo.