

Istituto Bruno Leoni. Bene la riforma pronta per la Stabilità

Ibl: più investimenti ed efficienza all'Anas con la tariffa-accisa

Delrio a Palazzo Chigi

Vertice sul piano infrastrutturale da 5 miliardi per la flessibilità: il nodo dei progetti cantierabili

IL PAPER

Devono essere valutati positivamente anche gli effetti che verrebbero da trasferimento della rete alla società e privatizzazione di **Giorgio Santilli**

Piace all'Istituto Bruno Leoni la riforma dell'Anas che con la legge di stabilità abolirà l'attuale trasferimento pubblico dal Tesoro all'azienda, instabile e incerto, con una tariffa alimentata dall'accisa su benzina e gasolio. In un paper curato da Diego Menegon, l'istituto di ricerca di ispirazione liberista valuta positivamente gli effetti della misura che può innescare un cammino virtuoso «da modello Stato-centrico a modello di mercato» e mette alcune condizioni perché la riforma porti una maggiore efficienza del sistema stradale. Il primo e più immediato beneficio della riforma - che non dovrà comunque aggravare il peso fiscale sull'automobilista già oggi a livelli record in Europa del 68% sulla benzina e del 62% sul gasolio - sarebbe certamente «una fase esecutiva di realizzazione degli investimenti più razionale, coerente e continua». Un finanziamento sottratto agli umori della politica e ai vincoli della finanza pubblica consentirebbe un flusso di investimenti più costante e coerente con una programmazione che a questo punto dovrebbe avere come obiettivo una maggiore efficienza della rete e del servizio stradale. A questo dovrebbe contribuire il ruolo dell'Autorità per i trasporti che deve vigilare su effi-

cacia, efficienza e rispetto dei programmi di investimento e riconoscere i costi sostenuti «comprensivi di una remunerazione allineata con il mercato».

Qui c'è un altro paletto che Ibl piante a garanzia di efficienza. «È opportuno - afferma - che la tariffa garantisca la copertura di tutti i costi sostenuti dall'Anas per la gestione della rete viaria di interesse nazionale, quindi anche i costi operativi cui oggi fa fronte attraverso l'incasso della partecipazione al canone concessorio e al sovrapprezzo sui pedaggi applicati dai gestori autostradali». Per garantire «neutralità finanziaria della riforma per gli utenti - aggiunge il paper - devono essere questi ultimi a beneficiare dell'abolizione del sovrapprezzo mediante corrispondente riduzione delle tariffe autostradali».

Ma per Ibl «va considerata anche l'opportunità di trasferire la proprietà della rete viaria all'Anas ed avviare una privatizzazione della società». L'interesse pubblico può essere garantito dal rapporto concessorio e si può abbandonare il dogma della strada bene pubblico inalienabile. Il trasferimento degli asset «da un punto di vista della finanza pubblica, renderebbe più significativo il contributo alla riduzione del debito pubblico derivante dalla cessione al mercato, parziale o totale, della partecipazione in Anas». L'applicabilità della golden power «garantisce una capacità di monitoraggio e interdizione più che sufficiente sugli asset». La privatizzazione di Anas, oltre a essere un'opzione nel processo di riduzione del debito pubblico,

potrebbe portare a «un miglioramento dell'efficienza della società attraverso una più stringente disciplina di mercato».

Ibl guarda anche più avanti, ipotizzando «una tariffa stradale calcolata considerando gli investimenti effettuati da tutti i gestori delle reti stradali e autostradali». Un'applicazione «universale» per la gestione delle infrastrutture di rete che «di fatto sostituirebbe in parte o in toto i pedaggi autostradali» e andrebbe sostenuta con sistemi di monitoraggio del traffico per ripartire gli introiti fra i diversi gestori.

Ieri intanto il ministro Delrio ha fatto il punto a Palazzo Chigi sul piano infrastrutturale da finanziare con la flessibilità da 5 miliardi che Bruxelles dovrebbe riconoscere. Il piano prevede banda larga, dissesto idrogeologico e alta velocità al Sud, opere già finanziate con piani nazionali. A Bruxelles bisognerà dare garanzie che i 5 miliardi liberati dalla clausola di flessibilità siano anch'essi utilizzati per investimenti. Siano cioè aggiuntivi e non sostitutivi. C'è poi il nodo vero: trovare progetti cantierabili e spendibili tutti nel 2016. Difficile per 5 miliardi, missione impossibile per 10.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

