

Moraci: «Per Anas e Cas è opportuna una legge»

La studiosa di trasporti messinese, indica le tappe che porteranno la società delle strade nazionali alla gestione della rete autostradale siciliana. Ecco come

Quale è il percorso e le tappe per la nascita di una società mista tra Consorzio Autostrade siciliane e Anas? Lo abbiamo chiesto a Francesca Moraci, 61 anni, professore ordinario dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria, urbanista, componente il consiglio di amministrazione dell'Anas. La ricercatrice rompe il tradizionale riserbo, e sorride: «Forse c'è stata qualche fuga in avanti, ma le procedure di legge prevedono tappe definite, è auspicabile un intervento legislativo come l'inserimento di una norma nella legge di stabilità...».

In che senso?

Anas è interessata alla gestione unica di oltre trecento chilometri di autostrada in Sicilia rappresentata dal CAS, oltre a quanto già gestito dalla stessa, è un iter- questo societario con il CAS- che si sta valutando con la Regione, come in un altro caso analogo con il consorzio delle autostrade venete. Ma questo percorso di razionalizzazione della rete autostradale in Sicilia non può prescindere da alcuni passaggi giuridici e amministrativi: ci vuole una due diligence delle condizioni che regoleranno la costituzione della nuova società, dallo scioglimento giuridico del consorzio, da una quantificazione del valore degli asset, che passa attraverso una valutazione e da una presenza attenta del Ministero delle Infrastrutture, da cui il CAS dipende, per l'affidamento delle concessioni. Tappe che richiedono tempo: una norma di legge può essere utile.

E' vero che la Regione Sicilia deve all'Anas ben cinquecento milioni di euro?

Sì, gli uffici stanno svolgendo le verifiche sulle rendicontazioni.

Quale sarà il peso della Regione dentro la nuova società mista?

E' prevista una presenza maggioritaria dell'Anas che coordinerà il management operativo già formato per le sfide e le integrazioni del futuro il linea col piano industriale.

Quali sono?

Anas sta investendo molto sul Sud, non solo sulla Salerno-Reggio Calabria che sta per essere completata, ma anche in Sicilia dove sono previsti interventi per 2,7 miliardi in tutta l'Isola, dalla Agrigento Caltanissetta, alla Palermo-Catania, alla messa in sicurezza di varie arterie, come la statale 113, dove si è registrata la frana di Gioiosa Marea. Ma tutto questo deve avere un unico obiettivo: l'integrazione fra i sistemi.

Ad esempio?

Anas, che ha in programma la fusione operativa con le Fs entro il 2017, se vuole essere al centro di un sistema di trasporti integrati moderno deve poter collegare le ferrovie con gli aeroporti, i porti e le autostrade, altrimenti non si esce dal Gap infrastrutturale che è all'origine dei mali e dei ritardi del Sud.

Un colosso delle infrastrutture può avere grandi sinergie industriali.

Ma come si fa?

Sono i corridoi europei che ce lo impongono: siamo al centro di un sistema di collegamenti euromediterranei e dell'Africa, Canale di Suez compreso, che stanno rivoluzionando il sistema dei trasporti e della logistica. Ma anche le geografie dell'abitare. In questa direzione Anas vuole fondere le sue competenze con le Ferrovie e diventare impresa globale, che si adatta ai mercati del mondo, dove le leggi cambiano da Stato a Stato, dal Katar all'Iran. Lo sviluppo sul mercato estero è un obiettivo importante. Per raggiungere questi obiettivi c'è bisogno dell'autonomia finanziaria di Anas. Deconsolidare Anas dalla pubblica amministrazione e dal debito pubblico.

E questo mentre a Messina ancora si discute se avere o meno la proroga per l'integrazione delle Autorità portuali...

Forse una battuta di respiro per il rodaggio non sarebbe male, in particolare quando i territori esprimono perplessità. Questa nuova visione di autorità di sistema dipenderà anche molto dalla capacità degli uomini che la governeranno: il sistema Messina-Milazzo, è certo più importante in termini di traffico di Catania e Palermo ed è proprio la volontà dei territori che in queste circostanze andrebbe rispettata. Ciò per comprendere meglio il portato della riforma. Anche Catania ha chiesto tempo. Ma se anche per la gestione operativa del Masterplan, come in altre vicende, la scelta del coordinamento ricade sull'Università io non gioisco: l'università non può sostituire l'assenza di regia territoriale degli enti preposti. Si deve capire che Sicilia e Calabria se non entrano a pieno titolo nei corridoi europei rischiano di essere tagliate fuori da tutto, non solo dalle rotte dei trasporti, ma anche dalle reti dell'energia e del digitale. E dalla capacità di coesione e relazionale interna alla macroregione alla quale si pensa.

In questo le posizioni ideologiche preconcepite non aiutano...

Il presidente Armani l'ha ribadito più volte: il Ponte, deve essere inquadrato nel superamento del Gap infrastrutturale, è una necessità imprescindibile, anche io ne sono convinta: mobilità e tempo sono due precondizioni di qualità della vita e di attrattività tasto di investimenti che di turismo. Tra Reggio e Messina vivono, nelle due province integrate, un milione e duecentomila persone, che si aggiungono al milione di Catania e a un altro milione di Palermo. La Sicilia ha oltre 5 milioni di abitanti, 6 con la Calabria: non sono numeri diversi dai sistemi integrati di cui dispongono Danimarca o Norvegia, Stati di cinque milioni di abitanti.

Saldare la Sicilia e la Calabria sì, ma i privati non sono disposti a mettere i soldi...

I conti del Ponte sono stati rifatti: se si parte dal principio che è un ponte Ferroviario lo può benissimo costruire così come FS effettua i propri investimenti. Il valore "nudo" costerebbe solo 4 miliardi. FS sta investendo sul corridoio circa 33 miliardi, si deve capire che 4 miliardi sono poca cosa se si considera che solo 7 miliardi costa il terzo valico e 9 il Brennero e nessuno protesta. Di più: se a costruire è lo Stato non si spenderebbero i 2, 7 miliardi prima previsti di oneri finanziari per il project financing. Diventerebbe parte dell'ammodernamento delle ferrovie del sud e la parte stradale si ripaga attraverso pedaggio. Oggi l'Unione Europea finanzia le opere infrastrutturali dove si registrano strozzature alla circolazione di uomini e merci, lo Stretto non può continuare ad essere un "collo di bottiglia".

e.b.

*Siamo al centro di un
sistema di collegamenti
che stanno rivoluzionando
il sistema dei trasporti
e della logistica*



Francesca Moraci