

## «I pedaggi sul raccordo? Vanno reinvestiti nel Lazio». Brienza: se l'Anas non lo farà, prepareremo un'ordinanza per obbligarla

ROMA - L'Anas «deve investire nel Lazio, per le infrastrutture dei trasporti», il ricavato della “soprattassa sul raccordo anulare”, che automobilisti romani e pendolari pagano dallo scorso 1° luglio attraversando nove barriere autostradali che circondano Roma. E lo deve fare obbligatoriamente, «presentando un piano finanziario, come già succede per altre autostrade italiane sulle quali l'Anas riscuote il pedaggio».

Giuseppe Brienza, presidente dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, non ha dubbi: «Il pedaggio è vincolato all'utilizzo sul territorio - spiega Brienza - Se l'Anas non si uniformasse, noi potremmo riunire il consiglio dell'Autorità, valutare la situazione e fare un'ordinanza per obbligare l'azienda a seguire il principio valido per tutta Italia».

Brienza, già senatore ed europarlamentare, è entrato prima nel consiglio dell'Authority di vigilanza. Per poi assumere, lo scorso due luglio, l'incarico di presidente. L'Autorità è un organo collegiale che vigila sul rispetto delle regole che disciplinano la materia dei contratti pubblici ed è dotata di indipendenza funzionale, di giudizio, di valutazione e di autonomia organizzativa. Tra le altre competenze, l'organo vigila sui contratti pubblici, anche regionali, per garantire correttezza e trasparenza nella scelta del contraente, di economicità ed efficienza nell'esecuzione dei contratti e per garantire il rispetto della concorrenza nelle procedure di gara. Presenta al Governo e al Parlamento una relazione annuale, nella quale si evidenziano le disfunzioni riscontrate nel settore dei contratti pubblici. Nell'ambito della propria attività l'Autorità ha, inoltre, poteri sanzionatori e ispettivi. I sette membri del Consiglio sono nominati dai presidenti della Camera e del Senato, scelti tra personalità che operano in settori tecnici, economici e giuridici con riconosciuta professionalità. Il presidente è eletto tra i componenti.

Presidente Brienza, è giusto vincolare il pedaggio sui raccordi autostradali a investimenti in infrastrutture dei trasporti nel Lazio?

«Sicuramente sì. In tutte le tratte autostradali in concessione, nelle quali vi è un pagamento di pedaggio, le società devono concordare con il concedente un piano economico-finanziario, di durata quinquennale, in cui sono previste le spese per investimenti, manutenzione ordinaria, nonché le spese di gestione».

Quindi?

«La variazione tariffaria del pedaggio è legata a queste variabili, inserite nel piano economico-finanziario. Insomma, se l'Anas incassa questi soldi per le sue tratte del Lazio, è qui che li deve spendere».

Esistono casi del genere in Italia?

«L'Anas attualmente svolge il doppio ruolo di concedente e concessionario. In particolare l'azienda gestisce, in società con altri soggetti, alcune strade a pedaggio».

Quali?

«L'autostrada Asti-Cuneo - per il 35 per cento, insieme alla Società Autostrada Ligure Toscana e all'Itinera Spa - il traforo del Monte Bianco - dove ha il 32,125 per cento, con Autostrade per l'Italia e Regione autonoma Valle d'Aosta come altri soci - e il traforo del Frejus, dove l'Anas ha 31,746 per cento,

mentre il socio di maggioranza è Hpvda Spa e il Comune di Torino ha poco più del 10 per cento con una finanziaria».

Insomma, ci sono già altri casi di strade a pagamento, il cui pedaggio va almeno in parte nelle casse dell'Anas.

«Certo. L'azienda, inoltre, è concessionaria di altre strade non a pagamento, come la Salerno-Reggio Calabria, la Catania-Palermo e la Palermo-Mazara del Vallo».

Per la "soprattassa sul raccordo", in particolare, l'Anas come deve comportarsi?

«Sarebbe opportuno che l'azienda, in qualità di concessionario, redigesse un piano economico-finanziario, alla stessa stregua di quelli predisposti per altre concessioni, in cui prevedere investimenti, spese di manutenzione ordinaria e spese di gestione, in modo tale da legare il ricavo allo sviluppo e alla gestione del raccordo medesimo».

Si tratta quindi di un principio con valore generale, applicabile per ogni caso del genere?

«Certo, anche perché è una circostanza, ripeto, già attuata dall'Anas, in qualità di socio con altri soggetti, nelle tratte autostradali a pagamento gestite dall'azienda. Con nuove infrastrutture per i trasporti, inoltre, gli automobilisti potrebbero vedere come vengono spesi i loro soldi».

In caso contrario, cosa succederebbe?

«Noi non siamo un organo politico, ma di vigilanza. Nel momento che la decisione politica - ossia l'autorizzazione a introdurre il pedaggio - è stata espressa, noi dobbiamo verificare che tutto si svolga secondo il normale iter».

E se ciò non si verificasse?

«Altrimenti, potremmo inviare all'Anas un'ordinanza che li obblighi a muoversi di conseguenza».