

L'ANALISI

Anas-Fs, acceleratore delle infrastrutture

È arrivato nel finale della legislatura ma è certamente il provvedimento più importante di questi anni che riguarda i trasporti. Si tratta della fusione tra Fs e Anas, che tra non poche difficoltà il ministro **Graziano Delrio** è riuscito a realizzare. È nato un gruppo da 11 miliardi di giro d'affari, che dovrebbe investire 108 miliardi secondo il piano industriale 2017-2026.

Le premesse sono positive: la pianificazione integrata di rotaie e strade dovrebbe garantire più efficienza e consentire risparmi (calcolati in 800 milioni in 10 anni) sulle manutenzioni, poi la grande dimensione permetterà di partecipare a gare internazionali con migliori possibilità di successo (sulla scia di quanto è avvenuto con Autostrada per l'Italia che ha acquisito la spagnola Abertis). Inoltre le capacità gestionali di Fs risultano largamente superiori a quelle di Anas, ridotta male proprio per scelte (o non scelte) di organizzazione interna. Non a caso, nel comunicato che dà conto delle nozze è scritto che «Anas sarà in grado di compiere passi decisivi verso quella dimensione di mercato indispensabile per uscire, progressivamente, dal perimetro della pubblica amministrazione».

Si tratta di una sfida che potrebbe

DI CARLO VALENTINI

segnare lo spartiacque tra un passato di partecipazioni statali

e di intervento pubblico nell'economia pasticciato, clientelare, colpevole (in parte) del debito pubblico e un modo più responsabile, competente e finalizzato alla crescita, così come avviene negli altri grandi paesi europei.

Sulle grandi infrastrutture, infatti, l'impegno pubblico è decisivo. Il problema è che avvenga nella trasparenza e seguendo le regole di mercato.

Il nostro paese, per vari motivi, è in arretrato sui grandi lavori pubblici e anche per questo cresce a rilento. L'unica grande infrastruttura recente,

per altro realizzata con grande fatica e contro i «comitati del No», è stata l'Alta velocità ferroviaria ed è sotto gli occhi di tutti cosa oggi rappresenti per la

mobilità e quindi per l'economia. Ma a fronte dell'Alta Velocità si registra una situazione a dir poco carente del trasporto locale, non meno importante.

Il confronto e la concorrenza avvengono sempre più tra sistemi-paese, il nostro ha terreno da recuperare e la qualità del cammino della nuova Fs-Anas sarà la cartina di tornasole se davvero l'Italia, la sua classe politica, i manager pubblici riusciranno ad avviare una nuova fase delle infrastrutture, meno levantina.

La fusione è un buon inizio. Vediamo il seguito

© Riproduzione riservata

