

La valorizzazione del patrimonio stradale

The appreciation of the Italian road asset

Palazzo San Macuso



RIASSUNTO

Un recente convegno sulla patrimonializzazione e valorizzazione delle strade, svoltosi presso la Camera dei Deputati, ci fa tornare su questo argomento che da anni ci sta a cuore.

Contrariamente a quanto avviene in altri Paesi, in Italia il Tesoro e l'Agenzia del Demanio non hanno preso in considerazione la possibilità di valutare le strade come patrimonio, assoggettando il loro valore a catasto e a estimo.

L'articolo riassume gli ultimi sviluppi in materia, anche sulla base di quanto emerso durante l'interessante convegno organizzato da Finco in collaborazione con Accredia e Anas, dove è emerso che anche la politica comincia ad interessarsi al problema della patrimonializzazione del patrimonio stradale.

SUMMARY

A recent meeting on the appreciation and increase in value of the Italian road network has been organized at the Chamber of Deputies in Rome.

Contrary to what happens in other countries, like Swiss and Austria, Italy has not yet evaluated the possibility of considering and appreciating the road network as an asset, including its value in the register of the land assets.

The article summarizes the last developments on this subject, considering what has been said during the meeting organized by Finco in cooperation with Accredia and Anas. What we have seen is that now some members of our Parliament are really interested in the problem of the appreciation and registration of our road asset.

1. Premessa

Già da alcuni anni SITEB si occupa della valorizzazione del patrimonio stradale; ricordiamo gli articoli a nome C. Giavarini comparsi su Strade e Autostrade (n° 4/2012, pag. 2) e sulla Rassegna del Bitume nel 2012 (n° 71/12, pag. 21) nei quali si era cercato di quantificare il valore della nostra rete stradale, e nel 2015 (Rassegna n° 80/15, pag. 29) in cui il valore del patrimonio stradale era messo in relazione con il PIL di una nazione.

Dell'argomento si era occupata anche una presentazione fatta, sempre dal sottoscritto, durante Asphaltica World lo scorso ottobre (Rassegna del Bitume n° 81/15, pag. 33). Durante Asphaltica World erano intervenuti sull'argomento anche i relatori Dario Bellini (Provincia di Pisa) e Stefano Zampino (Provincia di Lecce). Ricordiamo altresì il Summit internazionale di Parigi del febbraio 2015 (PPRS, vedi Rassegna n° 79/15, pag. 55) dedicato al patrimonio stradale e alla sua manutenzione.

Torniamo sull'argomento in quanto stimolati dal recente convegno "Manutenzione, patrimonializzazione, certificazione e asset finanziari di valorizza-

zione delle strade", organizzato presso la Camera dei Deputati (Palazzo San Macuso) da Finco (Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni), col patrocinio di Accredia e di Anas. Oltre al Presidente Carla Tomasi e ai relatori di Finco, hanno parlato i Presidenti di Anas, di Accredia e ACI e inoltre gli Onorevoli Paolo Baretta, Altero Matteoli, Vincenzo Gibino, Emiliano Minnucci e altri importanti oratori.

2. Le strade come asset

Oggi si parla tanto di *asset* e di *asset management*. In effetti non esiste una definizione univoca di *asset*: un *asset* è tale in virtù del proprio valore, attuale o potenziale: ogni organizzazione utilizza *asset* di varia natura e forma, per erogare servizi o realizzare prodotti. L'*asset management* trasforma le strategie in decisioni tecniche, economiche, finanziarie e in azioni. In alcuni Paesi le strade sono a tutti gli effetti considerate come patrimonio di una nazione, in quanto *asset* tangibili di tipo immobile. In Italia, le strade sono degli "asset latenti", patrimonio "indisponibile" del Demanio che non ha trovato fino ad



Tavolo relatori (da sin. On. Gibilino, On. Minnucci, Armani - Pres. Anas, Mazzanti - Moderatore, On. Matteoli, Rossi - Pres. Accredia)



ora una collocazione nel bilancio dello Stato; la loro valorizzazione e monetizzazione potrebbe far reperire cospicue risorse finanziarie non solo per la loro manutenzione, ma anche per ottenere una parziale riduzione del debito pubblico. In tal caso risulterebbe più evidente che una cattiva manutenzione, oltre a rendere meno sicuro il traffico, depaupera il valore di questo patrimonio. In tutto il mondo sviluppato si cerca di abbattere i costi totali di gestione migliorando le prestazioni, riducendo i rischi e allungando la vita dei propri asset.

Il Governo punta alla valorizzazione del patrimonio pubblico, di cui le privatizzazioni sono solo una parte. Quando si parla di patrimonio pubblico si pensa subito ai beni culturali, ai musei e ai grandi edifici. Esistono però patrimoni, come le strade che,

pur non essendo vendibili, possono essere valorizzate per dare un contributo alla riduzione del debito pubblico. Valorizzare significa investire in manutenzione e rivalutare i beni, sia per migliorarne l'utilizzo (a livello di servizi, ambientali e turistici) sia a fini patrimoniali. In effetti le strade sono l'asset maggiore e più affidabile dello Stato: sono fisse al loro posto e nessuno le può alienare. Pensare alla strada come patrimonio, significa considerare gli interventi ad essa destinati non più come una spesa, ma come un investimento ed una valorizzazione, nell'ottica che un patrimonio deve dare un reddito. Fino ad ora lo Stato ha spesso trascurato i propri beni; ciò vale, ad esempio, anche per le spiagge e per le ex case cantoniere, nonché per tante altre proprietà che costano, invece di dare reddito. »

3. Il valore delle nostre strade. Le strade come risorsa

Il considerare le strade come patrimonio implica un salto di qualità, come affermato dall'On. Paolo Baretta (Sottosegretario MIT). Occorre evitare l'equivoco per cui il superamento del debito è legato alla alienazione del patrimonio, cosa non realistica e non pertinente. Le strade non sono cedibili, ma ciò non significa che non possano interagire con i privati in termini di gestione, concessione, progettualità.



L'Onorevole Pier Paolo Baretta

Il Governo ha cambiato impostazione e, invece di parlare di alienazione dei beni, parla ora della loro valorizzazione, sotto tre aspetti: l'identificazione del valore ai fini patrimoniali, la rivalutazione dei beni (anche a fini turistico-ambientali), la manutenzione ai fini dell'uso.

Nei "libri" dello Stato la nostra pur eccezionale rete stradale di fatto non vale nulla, mentre lo stesso Stato ha investito moltissimo per crearla. Far emergere questo valore è un modo per attrarre investimenti sulle infrastrutture. SITEB ha cercato di dare un valore al nostro patrimonio stradale, come risul-

ta dalle sopra citate pubblicazioni; la cosa non risulta facile perché non è ben definita l'esatta estensione della rete, nelle sue varie classificazioni e tipologie. Un calcolo del valore del solo manto di copertura (*pacchetto*) asfaltico è stato tentato, sulla base delle diverse tipologie di strade e dei costi correnti, ipotizzando le relative larghezze e gli spessori del manto. Ne è risultata una cifra di circa 1000 miliardi di euro; il costo della intera sovrastruttura stradale è molto più alto (almeno 4-5 volte) ed è molto difficile da stimare. Questi dati sono stati citati, pur se in modo errato, da almeno due dei relatori "politici" del convegno, che li hanno comunque attribuiti a SITEB. E' importante che si cominci ad avere almeno un ordine di grandezza del valore di tale patrimonio; fare emergere questo valore è anche un modo per attrarre investimenti sulle infrastrutture, le quali a loro volta hanno un ruolo fondamentale per l'economia.

A parte il loro valore effettivo, direttamente o indirettamente le strade portano nelle casse dello Stato una cifra notevole, stimata intorno a 75 miliardi/anno, proveniente dalle varie accise sui carburanti (29 M.di), dalle contravvenzioni (4 M.di), dalle tasse di circolazione (8 M.di), dalla valorizzazione del territorio, dalle concessioni, ecc.

Tutti questi valori che la strada produce andrebbero monitorati e resi di pubblica utilità. La strada offre anche grandi potenzialità di produrre direttamente valore; si pensi per esempio alla produzione di energia con vari sistemi, oggi in fase avanzata di studio; in proposito vedasi l'articolo " Energia dalle pavimentazioni stradali", nelle pagine seguenti di questa rivista.

4. Come operare

Prima di tutto occorre censire le nostre strade e cioè portare a compimento il Catasto delle Strade, cosa peraltro già prevista (da tempo) dalla legge;

ciò consentirà di procedere al computo e all'incidenza, su base annua, della messa a norma e della manutenzione della rete. E' stato detto che "il Catasto non si fa a tavolino", in quanto si deve anche vedere, fra l'altro, lo stato delle strade. E' un percorso complesso che deve partire dalla centralità strategica della manutenzione, per poi arrivare ad una convinta patrimonializzazione del bene.

Il Convegno ha visto la partecipazione di due nuovi protagonisti, e cioè Accredia (Ente Unico Nazionale di Accreditamento) per l'aspetto che riguarda la certificazione per tratte delle strade, presupposto per la loro valorizzazione, e la Fondazione Mapi, per lo studio e l'analisi degli aspetti finanziari relativi al patrimonio stradale.

Un'idea è infatti quella di emettere, al posto dei titoli di Stato che formano il debito pubblico, dei BIF (*Buoni Incassi Futuri*) garantiti dallo Stato con i proventi delle strade; essi non sarebbero debito pubblico e dovrebbero essere appetibili per gli investitori, in quanto garantirebbero tassi annui più alti rispetto ai BTP a lunga scadenza.

Un ruolo importante è quello attribuito alla nuova Anas di Armani. Come sottolineato dall'On. Baretta, l'Anas può avere un ruolo più efficace all'esterno della pubblica Amministrazione, come Azienda che sta sul mercato anche sul versante del capitale e degli investimenti.

L'auspicio di Armani è che i finanziamenti (es. da accise e bolli) entrino direttamente in Anas senza passare per la finanza e poi uscirne; questo è quan-

to succede in altri Paesi, come Svizzera e Austria, dove la raccolta dei fondi viene direttamente dal consumatore e va quindi al patrimonio della rete stradale. Una volta autonoma, Anas può aspirare a diventare internazionale e attrarre finanziamenti; in ogni caso occorrono modelli di *business* più moderni ed efficaci.

Per rendere la nostra rete viaria un vero patrimonio, sia dal punto di vista infrastrutturale che economico è necessario che tutti i soggetti interessati, a partire dalle Istituzioni e dai privati impegnati nel settore, diano luogo ad un percorso aperto al dialogo e al confronto.

Da ciò è nata la proposta di creare un Comitato o Tavolo Tecnico pubblico-privato, per promuovere la fattibilità del progetto di patrimonializzazione e per monitorare e rendere utili tutti i valori che la strada è in grado di produrre, così da dare un contributo all'abbattimento del debito pubblico.

L'idea del Tavolo pubblico-privato è stata accolta con favore da tutti i presenti, in particolare dagli On. Baretta e Minnucci, e da Armani, che hanno assicurato il loro interessamento per una sollecita attuazione.

In conclusione, possiamo dire che, dopo qualche anno di sensibilizzazione, sembra essere stato recepito a livello governativo il concetto della patrimonializzazione del bene stradale. Il percorso non sarà facile perché molti sono i problemi (soprattutto burocratici) che si frappongono.

L'importante comunque è cominciare.