

## **ANAS 2001 – 2012: UNA STORIA FINANZIARIA ITALIANA**

Come è noto l'Italia si conferma per la sua incapacità di utilizzare al meglio le ingenti risorse finanziarie "restituite" e messe a disposizione dall'Unione Europea, al fine di ridurre il "gap" tra le diverse regioni nazionali ed europee con particolare riferimento alle Regioni del Mezzogiorno dell'Obiettivo 1 che soffrono la carenza di infrastrutture necessarie per la crescita. È un vecchio problema: spesso nel passato tali fondi originati dall'Italia venivano considerati un extra della U.E. all'Italia e il relativo utilizzo era considerato quasi opzionale. Al contrario, il ritardato o mancato utilizzo rappresenta un danno per la crescita. Poi, il non corretto utilizzo e in particolare la relativa distrazione di fondi per altri scopi anche se istituzionali rappresenta un vero e proprio danno erariale come sancito dalla Corte dei Conti Europea e dalla Corte dei Conti italiana.

Questa situazione è monitorata molto professionalmente dalla Direzione Generale della UE e dal Commissario europeo per la Politica regionale, Johannes Hahn, che, ormai periodicamente incontra i Governatori delle Regioni del Mezzogiorno dell'Obiettivo 1 per capire le problematiche e le difficoltà ad utilizzare tali risorse in modo sollecito ed efficace, per evitare i casi di non utilizzo, che rappresentano un vero danno e un freno alla crescita. Di norma i fondi non utilizzati vengono regolarmente "girate" ad altri Stati europei membri del Fondo di Coesione.

Tale situazione non era diversa negli anni novanta quando cospicui importi di risorse finanziarie originate dall'Italia sono state restituite alla UE. Tale situazione è diventata ancora più drammatica nel periodo 2000/2006 soprattutto nel caso dei fondi strutturali attribuiti alle Regioni dell'Obiettivo 1 unitamente ai fondi regionali dedicati al settore stradale e trasferiti all'Anas. Infatti è nota la limitata capacità di spesa delle Regioni Italiane e in particolare quelle dell'Obiettivo 1 del nostro Mezzogiorno così carente di infrastrutture.

Purtroppo, sembra chiaro, anche alla luce di quanto accaduto nel periodo di programmazione precedente, 2000/2006 e rendicontate al 2008 e con ritardi fino al 2010, che il non utilizzo dei fondi europei non dipende dalla mancanza di volontà di predisporre dei piani strategici regionali volti ad accrescere il beneficio economico-sociale dei cittadini, ma dalla incapacità propria delle amministrazioni di mettere in moto procedure e meccanismi e progetti di investimenti volti e rendere operative le decisioni assunte. Il perché di tale inefficienza è ormai un solco incolmabile per il nostro Paese. Questo enorme flusso di risorse innesca comportamenti che potrebbero generare benefici illegali. Questa situazione non ha più senso in un paese come l'Italia, soprattutto per le Regioni del Mezzogiorno, dove i tassi di crescita e dei livelli occupazionali sono ai minimi storici. Il caso dell'Anas è quindi davvero allarmante.

Nel precedente periodo di programmazione dei fondi strutturali, 2000-2006 – di fatto rendicontato a tutto il 2010 -, si è cercato di evitare la perdita a favore di altri Stati-membri delle risorse economiche europee messe a disposizione delle Regioni del Mezzogiorno, formulando dei contratti di programma bilaterali tra le Regioni e un Ente di proprietà pubblica, vale a dire l'Anas. L'obiettivo di tale strategia inventata e realizzata da Luigi Marsullo – Fondatore del Nucleo di Valutazione degli Investimenti Pubblici (CIPE) e Valutatore della Commissione Europea nonché consulente finanziario Anas dal 2001 al 2006 - era appunto quello di pianificare interventi infrastrutturali regionali con l'utilizzo dei fondi europei. Fin da subito si è capito che l'operazione poteva portare a risultati più che positivi. L'operazione, che a dirsi sembrava di facile attuazione, nella sua fase iniziale ha evidenziato tutte le problematiche che contraddistinguono la nostra classe dirigente. Infatti, le Regioni non solo non sono capaci ad utilizzare le risorse finanziarie disponibili ma sono anche riluttanti a destinarle ad altri soggetti, vista anche la diffusa litigiosità all'interno delle Regioni. Dopo numerosi e sistematici incontri

ed estenuanti trattative, si sono cominciati ad avere i primi segnali di apertura. Ma, la buona volontà delle Regioni a trasferire le proprie risorse finanziarie all'Anas per un importo di 10.7 miliardi di euro – fra fondi europei e regionali -, per la realizzazione di infrastrutture stradali sembrerebbe che sia stata parzialmente invalidata da un uso diverso anche se istituzionale da parte dell'Anas Spa. Infatti, da evidenze del bilancio Anas vi sarebbero indicazioni che parte di tali risorse potrebbero essere state utilizzate per risanare il deficit di bilancio. A testimonianza dell'accaduto c'è il lavoro svolto da un professionista, Luigi Marsullo, il quale contattato dal Ministro Pietro Lunardi, fu messo in contatto con il futuro Commissario straordinario governativo pro-tempore, Ing. Vincenzo Pozzi, per conseguire un finanziamento U.E. alla Sa-Rc. Collaborando con l'Anas Marsullo ha scoperto che la stessa Anas non sollecitava le Regioni a trasferire i fondi europei non utilizzati e in pericolo di restituzione alla UE. Quindi Marsullo fu autorizzato dal Commissario Straordinario Governativo per valutare i programmi di ciascuna Regione e sollecitare tutte le Regioni a trasferire tutti i fondi dedicati al settore stradale all'Anas quale migliore stazione appaltante come proposto dallo stesso Marsullo.

Tutto ebbe inizio nel 2001, quando, sollecitato dal Vice Presidente del Consiglio Gianfranco Fini e per ordine del Ministro Pietro Lunardi, il prof. Marsullo ha contribuito dapprima alla elaborazione della Legge Obiettivo quale membro della speciale "Task-force" messa a punto dal Governo. Quindi, visto il successo, lo stesso Lunardi chiese a Marsullo di collaborare con il Commissario straordinario Governativo dell'Anas, Ing. Vincenzo Pozzi, al quale Marsullo propose la sua strategia, e fu autorizzato dallo stesso Commissario, a svolgere un'intensa azione tecnica e promozionale con incontri presso ciascuna Regione, con i Governatori e assessori preposti, per spingere le Regioni a trasferire all'Anas, quale miglior stazione appaltante, gli ingenti fondi strutturali

dedicati al settore stradale europei e regionali. Tale iniziativa nasceva dal fatto che, il non utilizzo dei fondi strutturali di provenienza europea (ma sempre in origine contributi italiani) sono affidati alle Regioni, le quali non erano e non sono in grado di appaltare lavori pubblici di importi cospicui in tempo utile ed evitare che tali fondi non utilizzati vengono restituiti alla UE.

Al termine dell'intensa attività, solo per la SA-RC furono acquisiti quasi 600 Milioni di euro anziché 300 (obiettivo richiesto al Marsullo dall'Anas) e ben 2 miliardi di euro di fondi dalle Regioni all'Anas. Ciò solo per il triennio 2002-2004 come risulta dai bilanci Anas e riferiti al QCS 2000-2006. Alla data del 31.12.2010 dalla documentazione ormai disponibile e pubblicata risulta che le Regioni hanno trasferito all'Anas per il periodo 2000/2006 un importo di 10.7 miliardi di euro di fondi regionali e strutturali dedicati al settore stradale provenienti soprattutto dalle Regioni Obiettivo 1.

Certo, in piena crisi finanziaria apprendere che l'Italia non utilizza in modo sollecito i fondi disponibili o che distrae fondi dedicati al finanziamento di infrastrutture stradali per risanare almeno in parte il bilancio ANAS non è molto costruttivo soprattutto considerando che essendo l'ANAS una Spa anche se interamente di proprietà pubblica (100% MIT) dovrebbe essere in grado di chiudere il proprio bilancio con le proprie capacità autonome e organizzative e manageriali.

Ciò si è verificato grazie ai trasferimenti dalle Regioni.