

Infrastrutture, rilancio da 2 miliardi

Nel decreto legge per la crescita gli incentivi alla partecipazione dei capitali privati

I DOSSIER APERTI

Sulla Torino-Lione accordo con la Francia ancora lontano Castelli: «Nei colloqui informali con Kallas ho tenuto aperta la partita del Ponte»

ROMA.

■ Due miliardi di euro per rilanciare subito le grandi opere e un decreto legge per riformare la legge obiettivo, incentivando la partecipazione dei capitali privati alla futura realizzazione di infrastrutture. Sono queste le misure allo studio del Governo per rilanciare i lavori pubblici all'interno della «cura per la crescita» del dopo-manovra: le proposte arriveranno dai ministeri delle Infrastrutture e dello Sviluppo economico, che stanno già lavorando a uno schema di decreto legge unico, poi l'ultima parola spetterà ovviamente al ministero dell'Economia che controlla la cassa.

Le risorse per le grandi opere cui il ministero delle Infrastrutture punterà nell'allegato al Def (Documento di economia e finanza) dovrebbero finire nella legge di stabilità: sono quelle che arrivano dalla ripulitura dei vecchi mutui assegnati in passato e non ancora utilizzati per aprire i cantieri. La misura è prevista dalla manovra del 2010 e da quella dello scorso luglio, con l'indicazione esplicita che le risorse recuperate devono essere ridestinate allo stesso settore delle infrastrutture. Rimettere in circolo queste risorse consentirebbe di sbloccare le grandi opere pronte per partire.

Il decreto dovrebbe anche tradurre in legge la cornice messa a punto dal documento delle fondazioni politiche Astrid (Bassanini), Italiadecide (Violante) e Res Publica (Belloni), discusso nei mesi scorsi con i tecnici ministeriali e le forze sociali al «tavolo Castelli» (si veda Il Sole 24 Ore del 28 agosto). Si tratta di 33 proposte

su cui sono poi convogliate le osservazioni di Confindustria, Ance, Agi e delle altre organizzazioni imprenditoriali, con l'obiettivo di riformare la legge obiettivo e definire un quadro legislativo favorevole alla partecipazione dei capitali privati alla realizzazione di infrastrutture.

Orale 33 proposte sono state affinate. Nel decreto saranno proposti alcuni incentivi fiscali che dovranno pure passare il vaglio del ministero dell'Economia: per esempio la defiscalizzazione di nuovi investimenti infrastrutturali o anche la destinazione all'infrastruttura di una parte del gettito Iva dovuto all'aumento di traffico generato dall'opera realizzata.

Un esempio si può fare con le opere portuali ed era stato in passato proposto dalla Regione Liguria per il porto di Genova, ma poi bloccato dal Mef. Ora il meccanismo sarà proposto nella nuova versione.

Ci sono poi le partite che si stanno giocando su singole grandi opere di rilievo internazionale. La più delicata oggi è la Torino-Lione su cui grava la minaccia Ue di taglio del contributo comunitario di 671,8 milioni già concesso da Bruxelles. Il commissario Siim Kallas ha prorogato fino «alla fine dell'estate» il termine per un accordo fra Italia e Francia sul nuovo piano finanziario, ma la trattativa si è rivelata più difficile del previsto.

L'obiettivo italiano è riequilibrare il carico della tratta internazionale, oggi spostato sull'Italia per il 63%. Molto lontano, e probabilmente irraggiungibile, l'obiettivo di dividere le spese al 50%. I francesi non vanno oltre il 40% a loro carico e potrebbero forse arrivare al 42%. Una riunione della commissione intergovernativa è fissata per il 21 settembre, ma ancora c'è da lavorare molto.

L'altra opera per cui c'è una complicata trattativa internazionale è il Ponte sullo Stretto. La

commissione Ue ha presentato una prima proposta di «core network» (è la rete delle infrastrutture europee prioritarie) che esclude la parte finale del corridoio 1 fra Napoli e Palermo, cancellando così anche il Ponte. È in corso un forcing diplomatico dell'Italia che prova a recuperare l'opera nelle mappe europee. Il viceministro alle Infrastrutture, Roberto Castelli, la scorsa settimana è stato in Polonia al vertice dei ministri dei Trasporti. «Nei colloqui informali con Kallas - dice - sono riuscito a tenere aperta la trattativa». Ha scongiurato che si chiudesse il piano europeo senza il Ponte. La partita resta difficile anche perché a Bruxelles ci rimproverano proprio i ritardi sulla Torino-Lione. Stretto di Messina spa ha aperto anche un fronte interno: ha varato un mese fa il nuovo piano finanziario con la richiesta al Tesoro di un miliardo di aumento di capitale.

G. Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Project financing

● Il project financing è una tecnica finanziaria volta a rendere possibile il finanziamento di iniziative economiche sulla base del cash flow generato dal progetto e non del rating patrimoniale del soggetto proponente. Dal flusso di cassa arriva la garanzia primaria del rimborso del debito contratto per realizzare l'opera. Necessaria la contrattualizzazione delle obbligazioni delle parti che intervengono nell'operazione. Fondamentale una corretta ripartizione dei rischi.



Lo stato dell'arte delle grandi opere



TORINO-LIONE

Trattativa difficile con la Francia, fermi al 60/40

Per la Torino-Lione e il tunnel del Frejus in questo momento è centrale la trattativa che Italia e Francia stanno facendo per varare la nuova ripartizione delle spese: si parte da 63/37 a

svantaggio dell'Italia che chiede di riequilibrare a 50/50. Per ora i francesi non si spostano da 40/60. La riunione della commissione intergovernativa il 21 settembre, accordo necessario per evitare che la commissione Ue tagli i fondi.



PONTE SULLO STRETTO

Il Ponte sullo Stretto cancellato dal «core network» Ue

La commissione Ue ha proposto un «core network» che esclude la parte finale del corridoio 1 fra Napoli e Palermo. Forcing diplomatico dell'Italia che prova a recuperare l'opera nelle mappe

europee. Il viceministro Castelli è riuscito per ora a evitare che si chiudesse il piano europeo senza il Ponte: trattativa ancora aperta. Stretto di Messina spa ha anche varato il nuovo piano finanziario con la richiesta di un miliardo di aumento di capitale al Tesoro.



NAPOLI-BARI

La Napoli-Bari è l'opera del momento, tra Ue e piano sud

La ferrovia che dovrà collegare le due capitali del Mezzogiorno in questo momento gode di una stella fortunata: è entrata a sorpresa nel «core network» europeo che a fine settembre

sarà varato dalla commissione Ue (per ora è una proposta) a danno del Ponte e al tempo stesso è l'opera più importante del «piano Sud» varato dal Cipe venti giorni fa su proposta del ministro delle Regioni, Raffaele Fitto.



COMPLETAMENTO AV

Riparte il Terzo valico, a rilento la Milano-Padova

Il completamento dell'Alta velocità con l'asse est-ovest e il Terzo valico procede sempre a rilento. Tuttavia, la buona notizia è l'avvio del Terzo valico che dovrà collegare Genova a Milano.

Intesa raggiunta tra le Ferrovie e il general contractor Cociv. Sulla Milano-Padova va avanti la Brescia-Treviglio mentre le associazioni industriali venete lamentano il mancato finanziamento della parte restante della tratta verso est.



PIANO SUD

Sbloccato dal Cipe il piano sud, parte con 7,4 miliardi

Il 3 agosto il Cipe ha finalmente varato il piano sud per le infrastrutture. Sono andati 790 milioni di fondi Fas (in parte recuperati da quelli non spesi in passato, in parte dalla dote

regionale) alla ferrovia veloce Napoli-Bari, 406,5 alla strada statale Sassari-Olbia, 240 milioni alla ferrovia Salerno-Reggio Calabria, 217,1 milioni al completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.