

**Infrastrutture.** A settembre il provvedimento

# Grandi opere, 33 proposte per il decreto

di **Giorgio Santilli**

**D**a 89 a 33 proposte. Le tre fondazioni politiche (Astrid, Italiadecide e Res Publica) incaricate dai ministri Matteoli e Tremonti di mettere a punto un documento con «problemi, proposte, soluzioni» per le «infrastrutture strategiche di trasporto» hanno completato il lavoro che ora è al vaglio delle associazioni imprenditoriali. L'obiettivo è quello di una svolta nella politica delle grandi opere. Il documento sarà la base per la messa a punto di un decreto legge che Matteoli e Tremonti presenteranno probabilmente a settembre.

Così si erano impegnati a fare quando, ai primi di luglio, avevano chiuso a Milano il «tavolo Castelli» che quelle riflessioni aveva raccolto e messo a coerenza. Prossimo appuntamento del tavolo coordinato dal viceministro alle Infrastrutture, la prossima settimana, quando si tireranno le somme delle proposte e delle osservazioni delle organizzazioni imprenditoriali.

Basta scorrere l'elenco sintetico delle 33 proposte frutto del lavoro delle associazioni guidate da Franco Bassanini, Luciano Violante ed Eugenio Belloni, per capire l'ambizione del disegno, soprattutto in termini di selezione più rigorosa delle priorità infrastrutturali, riduzione dei costi delle opere, impegno dei capitali privati.

C'è, alla proposta 1, la definizione di una "lista breve" di opere prioritarie ed è inevitabile cogliere la contrapposizione rispetto agli elenchi smisurati della legge obiettivo. Al punto 2 c'è la necessità di sottoporre le opere ad analisi costi-benefici o multicriteria e anche questa sarebbe una mezza rivoluzione se entrasse davvero nei proces-

si decisionali. Per non parlare del passaggio a una «progettazione frugale ed essenziale» che elimini i costi superflui (proposta 3) e alla riduzione dei costi limitando l'overdesign (proposta 5). Sul piano della programmazione passa un concetto come quello di «verificare la possibilità di una gestione più efficiente dell'offerta disponibile per rispondere alla domanda di mobilità» (proposta 4): far funzionare al meglio le infrastrutture esistenti prima di costruirne di nuove vuol dire grossi passi avanti nella logistica, nella regolazione dell'uso delle infrastrutture, nella priorità da assegnare ai raccordi dell'ultimo miglio e al potenziamento tecnologico intelligente rispetto al cemento. Allo stesso concetto di un maggior raccordo con il mercato di destinazione delle infrastrutture è la proposta 7: aumentare i ricavi delle infrastrutture ferroviarie con una maggiore produttività del servizio di trasporto merci. Ancora, si trovano nel documento la riforma dell'articolo 117 della

Costituzione sulle competenze di Regioni e Stato, la riforma della legge obiettivo, tempi brevi per l'attuazione delle delibere Cipe, l'inserimento del dibattito pubblico alla francese (inizialmente proposto da Confindustria) per aumentare il consenso delle opere sul territorio.

Non mancano varie proposte per facilitare la partecipazione dei privati al finanziamento delle opere pubbliche: linee guida per gli studi di fattibilità, coinvolgimento degli istituti finanziari al momento della definizione dell'offerta, introduzione di meccanismi che riducano il rischio di finanziamento dell'opera in caso di aumento del costo del debito, riforma degli schemi di convenzione, estensione dell'area di utilizzo del Fondo di garanzia per le ope-

## PRIORITÀ

Il testo elaborato su incarico di Matteoli e Tremonti all'esame degli imprenditori in vista del «tavolo Castelli» della prossima settimana

re pubbliche (Fgop) gestito dalla Cassa depositi e prestiti, «avvicinare il trattamento fiscale del capitale proprio a quello oggi più vantaggioso del capitale di debito attraverso l'introduzione di una Ace (Allowance for Corporate Equity)», una «deducibilità dalla base imponibile di impresa di un interesse sul capitale proprio a un tasso di interesse nominale predeterminato». La manovra-bis ci è andata vicino, stava inserendo l'Ace, poi si è soprasseduto.

Ma la proposta che più delle altre incarna la filosofia tremontiana in questo momento è probabilmente la numero 6: la "fasizzazione" delle grandi opere che già ha colpito duro nella revisione del progetto della Torino-Lione. I piani economico-finanziari devono considerare la temporizzazione degli investimenti per fasi valutandone i relativi costi. È una professione di realismo che avvicina l'esigenza di realizzare l'opera con le esigenze di cassa date dalla finanza pubblica. La Torino-Lione, che vagheggiava spese dell'ordine dei 10 miliardi dopo le varianti introdotte negli ultimi anni dal "metodo Virano", ha tagliato le pretese a poco più di 4 miliardi con il "metodo Tremonti": fare nella fase 1 solo ciò che è strettamente necessario, rinviando il libro dei sogni a dopo il 2030. Un po' tutto il documento Astrid-Italiadecide-Res Publica sembra andare proprio nella direzione di quel vecchio motto lanciato nel 1996 dal Libro bianco dell'allora ministro dei Lavori pubblici Paolo Costa: fare tutte le opere necessarie, solo le opere necessarie. Sono passati 15 anni e siamo ancora lì. Accelerazione cercasi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## PRINCIPALI SUGGERIMENTI

### Riduzione dei costi

« Per andare in questa direzione, oltre a far funzionare meglio le infrastrutture esistenti e creare una lista di opere prioritarie, il documento dei tre «think tank» auspica una «progettazione essenziale» senza l'aggravio di costi dell'overdesign

### Fasizzazione

« In linea con la filosofia del ministro Tremonti, prevede che i piani economico-finanziari programmino gli investimenti per fasi valutandone i relativi costi: con questo metodo il progetto della Torino-Lione (foto) è passato da 10 a 4 miliardi

