

Operazione a costo zero

Resta il nodo degli eventuali tagli ai 4,9 miliardi già decisi

Cantieri sperimentali

Nella lista degli interventi da avviare entrano Napoli-Bari e Milano-Padova

Grandi opere, incentivi pronti

Tremonti presenta oggi il pacchetto, investimenti agevolati da 8 a 10

ROMA

Prende corpo il decreto legge infrastrutture o, come si dice in questi giorni nei corridoi di Via Ventì settembre, la "Tremonti infrastrutture", opera prima del ministro dell'Economia in un settore che in passato ha più frenato che accelerato. Tremonti si è davvero convinto da alcuni mesi (si veda Il Sole 24 Ore dell'8 giugno) della necessità di rilanciare le grandi opere per sostenere la crescita, sia pure senza gravare sul debito pubblico. Capitali privati è la soluzione che si cerca e per far decollare il project financing, di cui si parla da anni in Italia senza troppi risultati, è necessario un segnale forte: incentivi fiscali. Nell'idea di Tremonti, questi incentivi riguardano l'Irap e l'Ires nella fase di costruzione e di gestione dell'opera, ma non l'Iva, che non si tocca, come invece piacerebbe al ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli. Nello schema tremontiano gli incentivi dovrebbero sostituire seccamente i contributi diretti

statali e dovrebbero riguardare, in una prima fase sperimentale, soltanto 8-10 opere. Alle otto autostradali già note, si potrebbero però aggiungere due ferrovie: la Napoli-Bari e la Milano-Padova ad alta velocità. C'è anche chi propone, al ministero dell'Economia e alla Cassa depositi e prestiti, di eliminare il "numero chiuso" per sperimentare i nuovi incentivi su un campione più ampio di opere.

Oggi la "Tremonti infrastrutture" dovrebbe finalmente decollare. L'occasione è l'incontro con Confindustria e Abi dove il ministro dovrebbe presentare almeno le prime idee trasformate in norme di legge. Queste prime bozze dovranno tener conto anche del "pacchetto Matteoli-Castelli" che, in nome della collegialità di governo ribadita ieri in tutte le sedi politiche, dovrebbe fondersi con il "pacchetto Tremonti". Poco importa, almeno nel palazzone ottocentesco di Porta Pia, che il nome al provvedimento lo dia il titolare dell'Economia. Per loro è importante decollare, rispondere alle

imprese che fanno pressione e magari inserire nel pacchetto una buona parte dei 20 articoli con cui si presenteranno oggi all'incontro.

Tra le altre misure che dovrebbero confluire nel decreto ci sono facilitazioni per favorire il collocamento di bond delle società di progetto (i futuri concessionari), la possibilità per le compagnie di assicurazioni di impiegare parte delle riserve tecniche negli investimenti infrastrutturali, la possibilità di usare la cessione di immobili pubblici come contropartita nelle concessioni, le accelerazioni procedurali per le delibere Cipe (e la loro attuazione quando stanziavano fondi), le semplificazioni nell'approvazione dei progetti delle concessionarie autostradali.

C'è poi l'altra partita, quella delle risorse. Il «fondo infrastrutture» è stato ricaricato dalla manovra di luglio di 4.930 milioni per cui il ministero delle Infrastrutture ha già definito uno schema di ripartizione nell'allegato al Documento di

economia e finanza: a essere premiate sarebbero soprattutto le due nuove tranche del terzo valico e della Treviglio-Brescia, con 2,1 miliardi complessivi. Altri 600 milioni andrebbero alle manutenzioni di Anas e Rfi, 1,4 miliardi a interventi urgenti nel Sud, 200 milioni agli interventi nelle città, 100 milioni alla logistica. La preoccupazione del ministero delle Infrastrutture è, però, soprattutto che quei fondi non finiscano nei tagli che Tremonti deve fare ai ministeri per 6 miliardi.

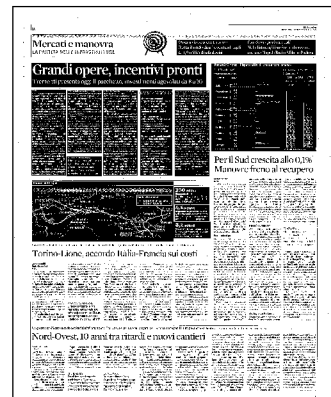
La stessa preoccupazione esprimerà stamattina il presidente dell'Ance, Paolo Buzzetti, nella sua relazione all'assemblea annuale dell'associazione dei costruttori. Da una parte farà una strenua difesa delle poche risorse destinate al settore, dall'altra trasmetterà al Governo l'ennesimo richiamo a una distribuzione dei fondi disponibili che non premi solo le grandi opere e non penalizzi gli interventi di manutenzione e di messa in sicurezza del territorio.

G. Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VERTICE DI GOVERNO

Prima di vedere Confindustria e Abi, Tremonti e Matteoli proveranno a coordinare le proposte. Buzzetti (Ance): attenzione alle piccole opere



NORME A CONFRONTO

Il pacchetto Tremonti

- Sgravi Irap e Ires per le opere realizzate in concessione
- Numero ristretto a 8 o 10 delle grandi opere su cui sperimentare gli incentivi fiscali
- Facilitazione per il collocamento di bond da parte delle società di progetto
- Semplificazione delle procedure per l'approvazione dei progetti da parte delle concessionarie autostradali

Il pacchetto Matteoli-Castelli

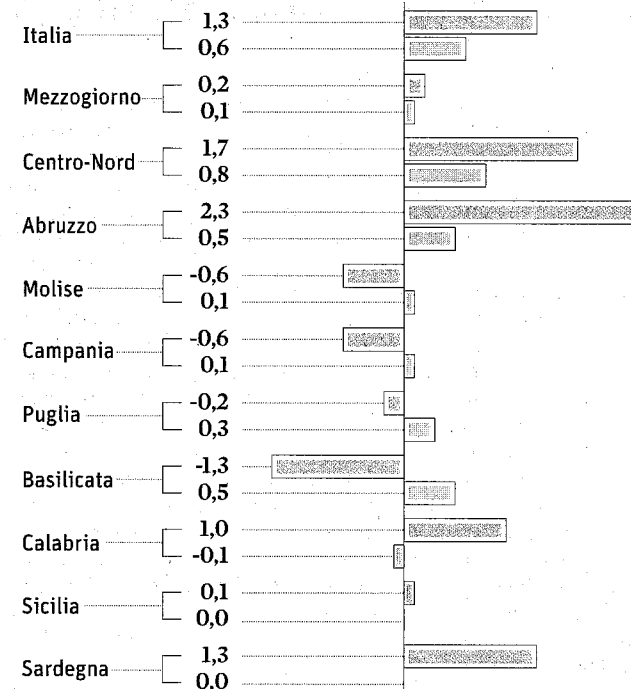
- Attuazione delle delibere Cipe più veloci soprattutto quando l'Economia deve sbloccare le risorse (60 giorni di tempo)
- Distribuzione (senza tagli) dei 4.930 milioni del fondo infrastrutture per il 2012
- Utilizzo dell'extragetto Iva generato dal traffico aggiuntivo per finanziare le opere
- Possibilità per le compagnie di assicurazioni di impiegare le riserve tecniche negli investimenti infrastrutturali

Rapporto Svimez. «Rispetto al Nord ripresa ancora lontana»

CRESCITA A RILENTO

Prodotto interno lordo

2010 2011*



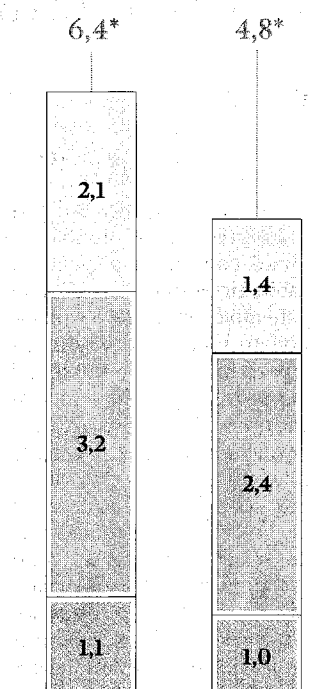
(*) previsioni Svimez - Irpet

L'EFFETTO DELLE MANOVRE

Incidenza sul Pil

2011 2012 2013

Mezzogiorno Centro-Nord



(*) effetto cumulato al 2013

Il tunnel del Frejus



300 milioni

Risparmio di ieri

È la riduzione dei costi per l'Italia derivante dall'accordo di ieri fra i ministri Matteoli e Thierry

4,1 miliardi

Risparmio del progetto low cost

Nell'ultimo anno sono stati ridotti da 9,2 miliardi a 5,1 miliardi i costi per l'Italia dell'intero progetto

8,2 miliardi

Costo della tratta internazionale

È il valore del tunnel del Frejus che potrà usufruire ancora del contributo del 30% della Ue